



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण  
**EXTRAORDINARY**  
 भाग III—खण्ड 4  
**PART III—Section 4**  
 प्राधिकार से प्रकाशित  
**PUBLISHED BY AUTHORITY**

सं. 355]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 13, 2017/भाद्र 22, 1939

No. 355]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 13, 2017/BHADRA 22, 1939

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 अगस्त, 2017

सं. टीएमपी/83/2016-टीएमआईएलएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 की समीक्षा के लिए टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा दाखिल किए गए आवेदन का निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/83/2016-टीएमआईएलएल

टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

आवेदक

कारम

(i) श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
 (ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

## आदेश

(जुलाई, 2017 के 21वें दिन पारित)

यह मामला आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 की समीक्षा के लिए टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन से संबंधित है।

1.2. इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव पर एक आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 पारित किया था। यह आदेश 10 अक्टूबर 2016 को राजपत्र सं. 369 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया है। इस प्राधिकरण ने अपने पत्र सं. टीएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल दिनांक 14 अक्टूबर 2016 द्वारा टीएमआईएलएल को इस स्थिति के बारे में सूचित कर दिया था। संशोधित दरमान 10 नवम्बर 2016 से लागू हुआ था और 31 मार्च 201 तक लागू रहेगा।

2. मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.3.1 इस प्राधिकरण को समर्थ बनाता है कि प्रासंगिक कार्यवाहियों में सुविचारित अभिलेखों के फैस पर दिखाई देने वाली त्रुटियों की सीमित सीमा तक किसी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के आवेदन पर कार्यवाही कर सकता है बशर्ते ऐसा आवेदन आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना की तरीख से 30 दिनों के भीतर दाखिल किया गया हो। इस प्राधिकरण ने 17 सितम्बर 2016 को आदेश पारित किया था और आदेश 10 अक्टूबर 2016 को अधिसूचित किया गया है।

तथापि, टीएमआईएलएल ने अपने ईमेल दिनांक 27 अक्टूबर 2016 द्वारा अपना समीक्षा आवेदन दाखिल करने के लिए 23 नवम्बर 2016 तक का समय मांगा था। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने पत्र दिनांक 28 अक्टूबर 2016 द्वारा टीएमआईएलएल को सूचित किया था कि टीएमआईएलएल अपना समीक्षा आवेदन 23 नवम्बर 2016 तक दाखिल कर सकता है जैसाकि इसके द्वारा अनुरोध किया गया है।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, टीएमआईएलएल ने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1 के प्रावधानों के अनुसार आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 की समीक्षा के लिए एक आवेदन दिनांक 22 नवम्बर 2016 दाखिल किया था।

3.2. टीएमआईएलएल द्वारा अपने ईमेल दिनांक 22 नवम्बर 2016 में यथा—उल्लिखित प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं—

- (i) वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए रु. 26.22 लाख, रु. 28.73 लाख और रु. 62.72 लाख की परिचालन लागत को अस्वीकृत करना
- (ii) 2013–14, 2014–15 और 2015–16 के लिए सुविचारित शूच्य कार्य पूँजी
- (iii) पिछले प्रशुल्क चक्र (2013–16) के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की समीक्षा
- (iv) परियोजना कार्गों के घाटशुल्क तथा ऑन–बोर्ड प्रभारों के लेखा पर अधिक राजस्व
- (v) प्राधिकरण द्वारा यथा गणना की गई 2016–19 के लिए अन्य आय
- (vi) भविष्य वर्षों के लिए परिचालन व्ययों का परिकलन;
- (vii) 2010–11 से 2012–13 अवधि के लिए पूर्व अधिशेष का समायोजन।

3.3. समीक्षा आवेदन के साथ, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए पृथकृत लेखों में यथा—निर्दिष्ट परिचालन व्यय के सापेक्ष लागत विवरण में यथा सुविचारित परिचालन व्यय का मिलान करते हुए मिलान विवरण भी भेजा है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित मिलान विवरण नीचे दिया गया है:

#### वित्तीय वर्ष 2013–14 के लिए

क्र.सं.	व्यय के शीर्ष	पृथकृत लेखे	टीएमआईएलएल संशोधन	अन्तर
1	कर्मचारी लाभ व्यय	258		
2	परिचालन व्यय	1371	2297	-106
3	अन्य व्यय	561		
4	मूल्यहास और परिशोधन व्यय	545	373	172
		<b>2736</b>	<b>2670</b>	<b>66</b>
5	परिचालन, उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध व्ययों का मिलान (वि.व. 2013–14)			
6	पृथकृत लेखों के अनुसार (मूल्यहास, परिशोधन के अलावा)	2191		
7	(1+2+3)			
6	घटाएः दूसरा उच्चतम बोलीदाता माना गया रॉयल्टी व्यय	66	कॉलम ई जमा करना	
7	जोड़ें: कम्पनी द्वारा पृथकृत में यथा—परिशोधन सुविचारित पट्टा किराया जबकि संशोधन आवेदन में इसे पृथकृत लेखों में मूल्यहास में परिचालन—व्यय विचार करने के अधीन माना गया है।	172	कॉलम ई का बिन्दु सं. 4	
			<b>2297</b>	
	टीएमआईएलएल समीक्षा आवेदन के अनुसार	<b>2297</b>	कॉलम डी का बिन्दु सं. 1+2+3	
	अन्तर	-		

#### वित्तीय वर्ष 2014–15 के लिए

क्र.सं.	व्यय के शीर्ष	पृथकृत लेखे	टीएमआईएलएल संशोधन	अन्तर
1	कर्मचारी लाभ व्यय	250		
2	परिचालन व्यय	1565	2544	-103
3	अन्य व्यय	626		
4	मूल्यहास और परिशोधन व्यय	580	381	199
		<b>3022</b>	<b>2925</b>	<b>96</b>
5	परिचालन, उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध व्ययों का मिलान (वि.व. 2014–15)			
6	पृथकृत लेखों के अनुसार (मूल्यहास, परिशोधन के अलावा) =1+2+3	2442		
7	घटाएः दूसरा उच्चतम बोलीदाता माना गया रॉयल्टी व्यय	81	कॉलम ई जमा करना	
7	घटाएः टीएमआईएलएल द्वारा जमा किए गए हमारे टीएमपी साधित में सुविचारित नहीं किए गए अन्य बर्थ का मूल्यहास	15		
8	जोड़ें: कम्पनी द्वारा पृथकृत में यथा—परिशोधन सुविचारित पट्टा किराया	199	कॉलम ई का बिन्दु सं. 4	

जबकि संशोधन आवेदन में इसे पृथक्कृत लेखों में मूल्यांकित करने के अधीन माना गया है।

टीएमआईएलएल समीक्षा आवेदन के अनुसार  
अन्तर

2544 कॉलम डी का बिन्दु सं. 1+2+3  
2544 -

वित्तीय वर्ष 2015–16 के लिए

क्र.सं.	व्यय के शीर्ष	पृथक्कृत लेखे	टीएमआईएलएल संशोधन आवेदन	अन्तर
1	कर्मचारी लाभ व्यय	470		
2	परिचालन व्यय	2353	3782	-58
3	अन्य व्यय	900		
4	मूल्यांकित लेखों के अनुसार संशोधन आवेदन के अनुसार परिचालन, उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध व्ययों का मिलान (वि.व. 2013–14)	613	423	191
5	पृथक्कृत लेखों के अनुसार (मूल्यांकित, परिशोधन के अलावा) = 1+2+3	4337	4204	133
6	घटाएः दूसरा उच्चतम बोलीदाता माना गया रॉयल्टी व्यय	3724		
7	जोड़ें: कम्पनी द्वारा पृथक्कृत में यथा-परिशोधन सुविचारित पट्टा किराया जबकि संशोधन आवेदन में इसे पृथक्कृत लेखों में मूल्यांकित करने के अनुसार परिचालन-व्यय विचार करने के अधीन माना गया है।	133	कॉलम ई जमा करना	
		191	कॉलम ई का बिन्दु सं. 4	
	टीएमआईएलएल समीक्षा आवेदन के अनुसार	3782	कॉलम डी का बिन्दु सं. 1+2+3	
	अन्तर	3782		

3.4. इस प्रकार, टीएमआईएलएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि उसके द्वारा किए गए निवेदनों के आलोक में, 17 सितम्बर 2016 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश में उपर्युक्त मुद्राओं की समीक्षा की जाए।

3.5. पूर्व में, जब पत्तन/निजी टर्मिनल इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए समीक्षा आवेदन दाखिल करते थे तब पत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा ऐसे दाखिल किया गया समीक्षा आवेदन सामान्य परामर्श प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए कार्यवाही किए जाते थे। तदनुसार, टीएमआईएलएल का समीक्षा आवेदन पृथक कार्यवाही में प्रोसेस किया गया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल समीक्षा आवेदन दिनांक 22 नवम्बर 2016 कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) और उन सबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था जिनसे टीएमआईएलएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान परामर्श किया गया था। इस संबंध में, केओपीटी ने अपने इमेल दिनांक 11 जनवरी 2017 द्वारा सूचित किया है कि समीक्षा याचिका में टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए मुद्राओं को देखने के बाद, यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए सभी मुद्रे टीएमआईएलएल द्वारा अपने प्रस्ताव के समर्थन में भेजे गए लागत विवरण से संबंधित मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णयों से संबंधित हैं। चूंकि टीएमपी ऐसे मामलों में उपर्युक्त प्राधिकरण है, टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए मुद्रे टीएमपी द्वारा निर्णीत किए जा सकते हैं। अतः, केओपीटी ने कहा है कि उसे इस विषय पर कोई टिप्पणी नहीं करनी है। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थीं।

5. तत्पश्चात, टीएमआईएलएल ने अपने इमेल दिनांक 17 जनवरी 2017 द्वारा 2016–19 के लिए टीएमआईएलएल के दरमान के डिराइविंग के लिए लागत रूप में रॉयल्टी का संव्यवहार मुख्य रूप से दर्शाया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने कहा है कि इस प्राधिकरण ने केओपीटी के प्रासंगिक दरमान के आधार पर रॉयल्टी लागत की गणना की है। तत्पश्चात, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/23/2016–केओपीटी दिनांक 2 दिसम्बर 2016 द्वारा केओपीटी के लिए नया दरमान जारी किया था जोकि 12 जनवरी 2017 से लागू है। नए दरमान में केओपीटी की दरों में पिछले की तुलना में वृद्धि की गई है। इस प्राधिकरण ने रॉयल्टी लागत से संबंधित टीएमआईएलएल आदेश में नीचे दिया गया प्रावधान रखा है:

“केओपीटी दरमान के आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी के संबंध में, यह कहना प्रासंगिक है कि केओपीटी का दरमान संशोधन के लिए देय है। केओपीटी पहले ही प्रस्ताव जमा कर चुका है और प्रस्ताव पर प्रासंगिक पण्धारियों के साथ परामर्श की कार्यवाही जारी है। इस प्रकार, भविष्य में केओपीटी के दरमान के संशोधन की रिंथित में, टीएमआईएलएल को एक अवसर दिया गया है कि वह राजस्व हिस्सेदारी गणना में केओपीटी के संशोधित दरमान में विभिन्न कार्गो मर्दों तथा सेवाओं के लिए अनुमोदित की जाने वाली दरों को शामिल किए जाने की सीमित सीमा तक अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।”

केओपीटी के दरमान में उच्चतर परिवर्तन होने के मददेनजर, टीएमआईएलएल के लिए रॉयल्टी की लागत बढ़ जाएगी जिसका टीएमआईएलएल के दरमान पर प्रभाव पड़ेगा। चूंकि टीएमआईएलएल ने गणना नहीं की है, टीएमआईएलएल ने लागत रूप में रॉयल्टी के संव्यवहार के मुद्रे के संबंध में दरमान की समीक्षा करने का अनुरोध किया है।

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 25 जनवरी 2017 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, टीएमआईएलएल और केओपीटी ने अपने निवेदन पेश किए थे।

7.1. संयुक्त सुनवाई के बाद, टीएमआईएलएल से हमारे पत्र दिनांक 12 अप्रैल 2017 द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था:

(क) वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए परिचालन व्ययों के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा उपलब्ध करवाया गया मिलान विवरण।

(ख) वर्ष 2016–17 में चूनापथर के लिए 8000 वर्ग मी. की दर से प्रति पार्सल लिये गए क्षेत्र के विपरीत वर्ष 2017–18 और 2018–19 के प्रत्येक वर्ष में चूनापथर से प्लॉट किराया आय की गणना में 10000 वर्ग मी. की दर से प्रति पार्सल लिए गए क्षेत्र पर विचार करने का कारण।

7.2. टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 3 मई 2017 द्वारा प्रत्युत्तर दिया है। टीएमआईएलएल द्वारा किये गए निवेदन निम्नलिखित हैं:

(i) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए पृथक्कृत लेखों में यथा प्रदर्शित परिचालन व्ययों के सापेक्ष अपने लागत विवरण में यथा सुविचारित परिचालन व्ययों का मिलान करते हुए संशोधित मिलान विवरण भेजा है। संशोधित मिलान विवरण अनुवर्ती अनुच्छेद में दिया गया है।

(ii) चूनापथर से प्लॉट किराया आय की गणना के लिए क्षेत्र सभी वित्तीय वर्षों अर्थात् 2016–17 से 2018–19 के लिए 8000 वर्ग मी. सुविचारित किया जाना चाहिए।

(iii) अन्य आय में 10 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की गई है हालांकि परिचालन आय में मात्रा में वृद्धि के अनुसार 10 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। टीएमआईएलएल को 10 प्रतिशत से अधिक अन्य आय में वृद्धि के कारण की जानकारी नहीं है। यह अनुरोध है कि यही आधार समीक्षा आवेदन में माना जाए।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यारे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई बातों का सार, प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 से तदनुरूपी प्रासंगिक सार और उसपर विश्लेषण नीचे दिया गया है:-

(i) वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए रु. 26.22 लाख, रु. 28.73 लाख और रु. 62.72 लाख की परिचालन लागत को अस्वीकृत करना  
(क). टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई बातें:

टीएमआईएलएल के आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 के पैरा स. 12.V. (छ) में, यह उल्लेख किया गया है कि लागत विवरण में यथा-सुविचारित परिचालन व्ययों, उपरिव्ययों और वित्तीय एवं विविध व्ययों का जोड़ वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए रु. 26.22 लाख, रु. 28.73 लाख और रु. 62.72 लाख उच्चतर है। टीएमआईएलएल ने दरमान को अंतिम रूप दिए जाने के दौरान प्राधिकरण द्वारा यथा-मांग किए गए सभी मिलान विवरण उपलब्ध करवाए हैं। मिलान लाभ एवं अचल परिसंपत्तियों के लिए भेजा गया था और इसमें कोई विसंगति नहीं थी। उक्त मिलान विवरण प्राधिकरण के विचार के लिए दोबारा संलग्न किया गया है। टीएमआईएलएल द्वारा अपने ईमेल दिनांक 3 मई 2017 द्वारा प्रेषित संशोधित मिलान विवरण नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

#### वित्तीय वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविक

(संख्या लाखों में)

क्र.सं.	व्यय के शीर्ष	टीएमआईएलएल	टीएमपी द्वारा सुविचारित	अन्तर	अन्युक्तियां
क.	परिचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)	1785	1745	(-) 40	ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण पर रॉयल्टी के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा किया गया प्रावधान, जिसपर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया था। टीएमआईएलएल ने किसी संशोधन के लिए समीक्षा आवेदन में इसका उल्लेख नहीं किया था।
ख.	मूल्यहास	373	373	0	इस प्राधिकरण ने निम्नतर लागत पर विचार किया था। जैसाकि समझा जा सकता है यह प्रशासनिक किराये से संबंधित है। अनुरोध है कि इस लागत को समीक्षा आवेदन के अनुसार माना जाए।
ग.	उपरिव्यय	486	460	(-) 26	

घ.	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	26	26	0
		<b>2670</b>	<b>2604</b>	<b>(-) 66</b>
	परिचालन, उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध व्ययों का मिलान (वि.व. 2013–14)			
	टीएमआईएलएल आवेदन के अनुसार	2670		
	घटाये: ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण पर रॉयल्टी के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा किया गया प्रावधान, जिसपर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया था। टीएमआईएलएल ने किसी संशोधन के लिए समीक्षा आवेदन में इसका उल्लेख नहीं किया था।	(-) 40		
	जोड़ें: इस प्राधिकरण ने निम्नतर लागत पर विचार किया था। जैसाकि समझा जा सकता है यह प्रशासनिक किराये से संबंधित है। टीएमआईएलएल ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि इस लागत को समीक्षा आवेदन के अनुसार माना जाए।	(-) 26		पट्टा किराया के नीचे दिए गए मिलान को देखें।
	टीएमपी द्वारा यथा—सुविचारित	2604		
	अन्तर	0		
	फार्म 3ए में यथा निर्दिष्ट पृथक्कृत लेखों और पट्टा किरायों में किराये का मिलान (लॉट किराया सहित):			
	पृथक्कृत लेखों में यथा—उल्लिखित	90		
	किराया (लॉट किराया सहित)			
	जोड़ें: कम्पनी द्वारा पृथक्कृत लेखों परिशोधन रूप में पट्टा किराया माना गया है जबकि प्रस्ताव में इसे पट्टा किराया के अधीन माना गया है।	172		
	घटाये: किराये में शामिल प्रशासनिक किराया	(-) 26		
	प्रपत्र 3 क में यथा—निर्दिष्ट पट्टा किराया	236		

वित्तीय वर्ष 2014–15 के लिए वास्तविक

क्र.सं.	व्यय के शीर्ष	टीएमआईएलएल आवेदन	टीएमएपी द्वारा सुविचारित	अन्तर	अभ्यक्तियां (संख्या लाखों में)
क.	परिचालन लागतें (मूल्यद्वास अतिरिक्त)	2018	1966	(-) 51	ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण पर रॉयल्टी के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा किया गया प्रावधान, जिसपर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया था। टीएमआईएलएल ने किसी संशोधन के लिए समीक्षा आवेदन में इसका उल्लेख नहीं किया था।
ख.	मूल्यद्वास	381	381	0	
ग.	उपरिव्यय	498	469	(-) 29	इस प्राधिकरण ने निम्नतर लागत पर विचार किया था। जैसाकि समझा जा सकता है यह प्रशासनिक किराये से संबंधित है। अनुरोध है कि इस लागत को समीक्षा आवेदन के अनुसार माना जाए।

घ.	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	29	29	0
		<b>2925</b>	<b>2845</b>	<b>(-) 80</b>
	परिचालन, उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध व्ययों का मिलान (वि.व. 2013–14)			
	टीएमआईएलएल आवेदन के अनुसार	<b>2925</b>		
	घटायें: ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण पर रॉयल्टी के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा किया गया प्रावधान, जिसपर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया था। टीएमआईएलएल ने किसी संशोधन के लिए समीक्षा आवेदन में इसका उल्लेख नहीं किया था।	<b>(-) 51</b>		
	जोड़ें: इस प्राधिकरण ने निम्नतर लागत पर विचार किया था। जैसाकि समझा जा सकता है यह प्रशासनिक किराये से संबंधित है। टीएमआईएलएल ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि इस लागत को समीक्षा आवेदन के अनुसार माना जाए।	<b>(-) 29</b>		पट्टा किराया के नीचे दिए गए मिलान को देखें।
		<b>2845</b>		
	टीएमपी द्वारा यथा—सुविचारित	<b>2845</b>		
	अन्तर	<b>0</b>		

#### फार्म 3ए में यथा—निर्दिष्ट पृथक्कृत लेखों और पट्टा किरायों में किराये का मिलान (लॉट किराया सहित):

पृथक्कृत लेखों में यथा उल्लिखित किराया	<b>99</b>	
(लॉट किराया सहित)		
जोड़ें: कम्पनी द्वारा पृथक्कृत लेखों परिशोधन रूप में पट्टा किराया माना गया है जबकि प्रस्ताव में इसे पट्टा किराये के अधीन माना गया है।	<b>181</b>	मूल्यहास में अंतर रु. 1 लाख है परन्तु टीएमआईएलएल द्वारा जमा किए गए हमारे टीएमपी आवेदन में B#12 में अन्य बर्थ के मूल्यहास पर विचार नहीं किया गया है (टीएमआईएलएल आवेदन का प्रपत्र 3क कार्य पत्रक देखें)
घटायें: किराये में शामिल प्रशासनिक किराया (लॉट किराया सहित)	<b>(-) 29</b>	
प्रपत्र 3 क में यथा—निर्दिष्ट पट्टा किराया	<b>251</b>	

#### वित्तीय वर्ष 2015–16 के लिए वास्तविक

(संख्या लाखों में)

क्र.सं.	व्यय के शीर्ष	टीएमआईएलएल आवेदन	टीएमएपी द्वारा सुविचारित	अन्तर	अमुक्तियां
क.	परिचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)	<b>2889</b>	<b>2821</b>	<b>(-) 68</b>	ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण पर रॉयल्टी के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा किया गया प्रावधान, जिसपर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया था। टीएमआईएलएल ने किसी संशोधन के लिए समीक्षा आवेदन में इसका उल्लेख नहीं किया था।
ख.	मूल्यहास	<b>423</b>	<b>423</b>	<b>0</b>	
ग.	उपरिव्यय	<b>850</b>	<b>788</b>	<b>(-) 63</b>	इस प्राधिकरण ने निम्नतर लागत पर विचार किया था। जैसाकि समझा जा सकता है यह प्रशासनिक किराये से संबंधित है। अनुरोध है कि इस लागत को समीक्षा आवेदन के अनुसार माना जाए।
घ.	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	
		<b>4204</b>	<b>4074</b>	<b>(-) 131</b>	
	परिचालन, उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध व्ययों का मिलान (वि.व. 2013–14)				
	टीएमआईएलएल आवेदन के अनुसार	<b>4204</b>			
	घटायें: ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण पर रॉयल्टी के	<b>(-) 68</b>			

लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा किया गया प्रावधान, जिसपर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया था। टीएमआईएलएल ने किसी संशोधन के लिए समीक्षा आवेदन में इसका उल्लेख नहीं किया था।

जोड़ेः इस प्राधिकरण ने निमतर लागत पर विचार किया था। जैसाकि समझा जा सकता है यह प्रशासनिक किराये से संबंधित है। टीएमआईएलएल ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि इस लागत को समीक्षा आवेदन के अनुसार माना जाए।

(-) 63

पट्टा किराया के नीचे दिए गए मिलान को देखें।

4074

टीएमपी द्वारा यथा—सुविचारित

4074

अन्तर

0

**फार्म 3ए में यथा—निर्दिष्ट पृथक्कृत लेखों और पट्टा किरायों में किराये का मिलान (प्लॉट किराया सहित):**

पृथक्कृत लेखों में यथा—जल्लिखित किराया (प्लॉट किराया सहित) 133

जोड़ेः कम्पनी द्वारा पृथक्कृत लेखों परिशोधन 191

रूप में पट्टा किराया माना गया है जबकि प्रस्ताव में इसे पृथक्कृत लेखों में मूल्यहास में माना गया है।

घटाएः किराये में शामिल प्रशासनिक किराया (प्लॉट किराया सहित) 63

प्रपत्र 3 क में यथा—निर्दिष्ट पट्टा किराया 261

(ख) प्रश्नकृत आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 से प्रासारिक सार:

**(अनुच्छेद सं. 12(v)(छ)**

व्यार्ट कि रॉयल्टी की राशि में अंतर और पृथक खातों में दर्शाएँ गए एवं लागत विवरण हिस्से राजस्व में माने गए पट्टा किराए लागत विवरण के कुल प्रचालन व्यय ऊपरी और वित्तीय एवं विविध व्यय पृथक खातों के कुल व्ययों के अतिरिक्त हास से मेल खाने चाहिए। तथापि, लागत विवरण में विचार किए गए प्रचालन व्यय, ऊपरी व्यय और वित्तीय एवं विविध व्ययों का योग 2013-14 से 2015-16 के पृथक खातों की तुलना में इन वर्षों के लिए 26.22 लाख रुपए, 28.73 लाख रुपए और 62.72 लाख रुपए अधिक पाए गए हैं। टीएमआईएलएल से प्रचालन व्ययों के समाधान विवरण उपलब्ध कराने के दो अनुरोधों के बावजूद, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए समाधान विवरण से इस अंतर के बारे में कोई जानकारी प्राप्त नहीं हो रही है। इसलिए उक्त 26.22 लाख रुपए, 28.73 लाख रुपए और 62.72 लाख रुपए की राशि को टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में दर्शाएँ गए प्रबंधन और सामान्य ऊपरी व्ययों में समायोजित किया गया है।

(ग) विश्लेषण:

(i) जैसाकि सितम्बर 2016 के आदेश में पहले बताया गया है, यह दोहराया गया है कि हालांकि टीएमआईएलएल ने मिलान विवरण भेजा था, परन्तु वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु. 26.22 लाख, रु. 28.73 लाख और रु. 62.72 लाख के अंतर पर प्रकाश नहीं डाला गया था।

(ii) तथापि, अब टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित संशोधित मिलान विवरण में, यह देखा गया है कि रु. 26.22 लाख, रु. 28.73 लाख और रु. 62.72 लाख का अन्तर जिसे प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों में समायोजित किया गया था, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लागत विवरण में दर्शाया गया है (सितम्बर 2016 आदेश का हिस्सा), यह राशि लोजहोल्ड भूमि से संबंधित प्रशासनिक किराये से संबंधित राशि है जिसे टीएमआईएलएल द्वारा लागत विवरण में शामिल किया गया था, पृथक्कृत लेखों में नहीं दर्शाया गया था क्योंकि टीएमआईएलएल ने पृथक्कृत लेखों में परिशोधित किया गया है, जबकि इसे लागत विवरण में एक मद के रूप में माना गया है। इस स्थिति के मददेनजर, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रु. 26.22 लाख, रु. 28.73 लाख और रु. 62.72 लाख की राशि जिसे सितम्बर 2016 आदेश में अस्तीकृत किया गया था, टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित मिलान विवरण के आधार पर व्यय की मद के रूप में माना गया है।

चूंकि वर्ष 2015-16 में भी समायोजन किया गया है, जिसे वर्ष 2016-17 से 2018-1 के व्यय का अनुमान लगाने के लिए आधार वर्ष के रूप में माना गया है, वर्ष 2016-17 और 2018-19 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों को भी इस समायोजन की वजह से संशोधित किया गया है।

## (ii) वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए सुविचारित शून्य कार्य पूंजी

(क) टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई बातें:

प्राधिकरण ने अपने आदेश के पैरा 12(v) (j) (iv) से (v) में व्युत्पन्न कुल चालू परिसंपत्तियों के आधार पर वर्थ सं. 12 के लिए औसत को लेते हुए वित्तीय वर्ष 14, 15 और 16 के लिए मौजूदा देयताओं की गणना की है।

इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने निवेदन किया है कि प्राधिकरण ने कार्य पूंजी की गणना करने के समय चालू देयता पर विचार करते हुए मई 2014 के आदेश और मार्च 2015 के समीक्षा आदेश द्वारा उक्त वर्षों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के समय अपने निर्णय को बरकरार रखा था, हालांकि अक्टूबर 2007 के आदेश और मार्च, 2008 के आदेश की समीक्षा द्वारा उक्त वर्षों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के समय, प्राधिकरण द्वारा सुविचारित चालू देयताएं शून्य थीं और दिशानिर्देशों में भी इसकी गणना के लिए कोई मानदंड नहीं दिए गए हैं।

इस नजरिये पर विचार करते हुए, उपर्युक्त के किसी पूर्वाग्रह के बिना, चालू देयताएं पूर्व निष्पादन के विश्लेषण में सुविचारित किए जाने चाहिए। यह नजरिया भी महत्वपूर्ण हो जाता है क्योंकि विविध ऋणी प्राधिकरण द्वारा शून्य माना गया है। टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय परिकलन की इन पद्धतियों से त्रुटि हुई है।

इसके मद्देनजर, प्राधिकरण से अनुरोध है कि त्रुटि सुधार किया जाए।

## (ख) प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 से प्रासंगिक सार:

(अनुच्छेद सं. 12(v)(j)(iv) से (v))

(iv) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 की वर्तमान देयताएं प्रस्तुत नहीं की हैं। वर्तमान परिसंपत्तियों के रूप में विविध देनदारों पर विचार न करना सभी वर्तमान देयताओं को शामिल न करने को नहीं ठहराता है। जैसाकि टीएमआईएलएल ने कहा है। लेखा परीक्षित पृथक लेखाओं में दर्शाई गई वर्तमान देयताएं पूरी हल्दिया डिवीजन की हैं। न कि गोदी संचया के संदर्भ 12में है पृथक लेखाओं में दिये अनुसार हल्दिया डिवीजन की वर्तमान परिसंपत्तियों के अनुपात में हल्दिया डिवीजन की वर्तमान देयताओं को आधार के रूप में लिया गया है तथा वर्तमान देयता की गणना के विश्लेषण में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पूर्ववर्ती पैरा में उल्लिखित दृष्टिकोण के आधार पर यथापरिकलित वर्तमान परिसंपत्तियों के आंकड़ों के आधार पर लागू किया गया है।

(v) चूंकि वर्तमान देयताएं, वर्तमान परिसंपत्तियों से अधिक हैं, कार्यशील पूंजी नकारात्मक है। इसलिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 की कार्यशील पूंजी को शून्य माना गया है। इस प्रकार वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 2338.18 लाख रुपए, 4100.19 लाख रुपए और 3769.66 लाख रुपए के पूंजी निवेश का अनुमान है।

## (ग) विश्लेषण:

(i) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.3 के अनुसार, नियोजित पूंजी में निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्य पूंजी शामिल हैं। खंड 2.9.4 कार्य पूंजी को 'चालू परिसंपत्तियां घटा चालू देयताएं' रूप में परिभाषित करता है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश चालू परिसंपत्तियों के निर्धारण के लिए मानदंड निर्धारित करते हैं। यह सूचित नहीं किया गया है कि कार्य पूंजी के मूल्यांकन में चालू देयताओं को नजरअंदाज किया जाएगा। इस प्रकार बीओटी परिचालकों के सभी प्रशुल्क मामलों में कार्य पूंजी निर्धारित करने के समय स्वीकार किया गया है।

(ii) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए चालू देयताएं नहीं भेजे थे। इसलिए यह प्राधिकरण चालू देयताओं पर विचार करने के लिए मजबूर था। इस प्रयोजन के लिए, पृथकृत लेखों में यथा-दिए गए अनुसार हल्दिया प्रभाग की चालू देयताओं से हल्दिया प्रभाग की चालू परिसंपत्तियों के समानुपात को आधार रूप में लिया गया था और विश्लेषण में सितम्बर 2016 के आदेश में गणना किए गए अनुसार चालू परिसंपत्तियों के आंकड़ों में लागू किया गया था। यह उल्लेखनीय है कि चालू परिसंपत्तियां निर्धारित करने का ऐसा दृष्टिकोण वर्ष 2011 एवं 2014 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधनों में आगे बढ़ाया गया है।

(iii). टीएमआईएलएल ने इस पहलू पर सितम्बर 2016 आदेश की समीक्षा की मांग करने वाले सुविचारित अभिलेखों के समक्ष कोई त्रुटि दिखाई देने के बारे में व्यानाकर्षित नहीं किया था।

**(iii). पिछले प्रश्नक चक्र (2013–16) के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा**

(क). टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई बातें:

प्राधिकरण ने अपने आदेश के पैगा 12.VI. (क). (ख). (ग) में इस तथ्य को स्वीकार किया है कि 2013–16 अवधि के लिए पूर्वानुमान और वास्तविक के बीच नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम (आरओसीई) के रूप में (–) 20 प्रतिशत से अधिक का अंतर रहा है।

प्रश्नक दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, टीएमआईएलएल पिछले घाटे पर 50 प्रतिशत लाख होगा और इसलिए, 2016–19 के लिए दरों को तदनुसार समायोजित किया जाएगा। इसके मदरेनजर, टीएमआईएलएल ने प्राधिकरण से इसपर विचार करने का अनुरोध किया है।

(ख). प्रश्नक आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 से प्रासंगिक सार:

(अनुच्छेद सं. 12.VI.(क). (ख). (ग))

(vi). (क) टीएमआईएलएल की वर्ष 2013-14 से 2015-16 के कार्य निष्पादन के विश्लेषण को दर्शाने वाला विवरण **अनुलग्नक-1** के रूप में संलग्न है। पिछले प्रश्नक आदेश में माने गए अनुमानों एवं वास्तविक व्यय की तुलना का सार नीचे तालिका में दिया गया है:-

(लाख रुपयों में)

विवरण	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पिछले आदेश में भरोसा किये गए अनुमानों का योग	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वास्तविक का योग	% अनुपत्ति
<b>यातायात (एमटी में)</b>	<b>2650000</b>	<b>2928438</b>	<b>10.51%</b>
<b>प्रचालन आय</b>	<b>11499.85 *</b>	<b>10121.25</b>	<b>-11.99%</b>
<b>कुल व्यय (मूल्यहास सहित)</b>	<b>10606.19</b>	<b>9425.26</b>	<b>-11.13%</b>

\* पिछले प्रश्नक आदेश द्वारा की गयी वृद्धि की अनुमति को दर्शाने के लिए प्रचालन आय अनुमान को समायोजित किया जाता है।

नियोजित पूंजी पर टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक लाभ के संबंध में विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:-:

(लाखों रुपए में)

क्र.सं.	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	औसत
(i).	टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित लाभ पूर्व वास्तविक अधिशेष	-84.62	112.48	604.59	210.82
(ii).	नियोजित वास्तविक पूंजी	2838.18	4100.19	3769.66	3569.34
(iii).	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत के रूप में वास्तविक लाभ	-2.98%	2.74%	16.04%	5.91%

(iv).	नियोजित पूँजी पर 16% की दर से लाभ में अंतर	-118.63%	-82.85%	0.24%	-67.08%
-------	--	----------	---------	-------	---------

(ब). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार यदि पिछले प्रशुल्क चक्रकी समीक्षा में वास्तविक कार्यिक और वित्तीय कार्य निष्पादन – अथवा + 20 प्रतिशत ज्यादा अंतर दर्शाती है तो इस प्रकार के उपार्जित लाभ हानि के 50 प्रतिशत को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा।

जैसा ऊपर तालिका से देखा जा सकता है, यद्यपि वित्तीय कार्य निष्पादन (-) 20 प्रतिशत से ज्यादा आरओसीई के संदर्भ में वास्तविक कार्य निष्पादन 10.51 प्रतिशत है, जो स्थिति से कम है। उक्त 20 प्रतिशत (+) को ध्यान में रखते हुए, खंड में अनुबद्ध 2.1 के अनुसार टीएमआईएलएल की चालू प्रशुल्क अवधि में वर्ष से संबंधित पूर्व 2015-16 से 2013-14 के घाटे का 50 प्रतिशत पिछली कमी के समायोजन करने का कोई मामला नहीं बनता है।

(ग) वर्ष 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल के पिछले कार्य निष्पादन का विश्लेषण वर्ष 2015-16 के लिए ड्राफ्ट पृथक लेखाओं पर आधारित है। वर्ष 2015-16 से संबंधित इस विश्लेषण की समीक्षा वर्ष 2015-16 के लिए अंतिम लेखा परीक्षित पृथक लेखाओं पर की जाएगी।

(ग). विश्लेषण:

- (i). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन + अथवा – 20 प्रतिशत से अधिक की मिलता दर्शाता है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/हानि के 50 प्रतिशत का समायोजन अगले प्रशुल्क चक्र में किया जाएगा।
- (ii). यह याद किया जाए कि पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. 14019/20/2009-पीजी दिनांक 12 जून 2015 के आधार पर, टीएमआईएलएल को हमारे पत्र सं. टीएमपी/46/2015-विविध दिनांक 24 जुलाई 2015 द्वारा संप्रेषित किया गया था कि यह प्राधिकरण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए वित्तीय और भौतिक दोनों पैरामीटरों को लेखा में नहीं लेगा।
- (iii). संदर्भित मामले में, हालांकि वास्तविक वित्तीय निष्पादन (-) 20 प्रतिशत देखा गया था, आरओसीई के रूप में, वास्तविक भौतिक निष्पादन 10.51 प्रतिशत देखा गया था जोकि (+) 20 प्रतिशत से कम था। चूंकि वित्तीय और भौतिक दोनों पैरामीटर +/– 20 प्रतिशत से अधिक नहीं थे, 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में दिए गए विनिर्दिष्ट के अनुसार, टीएमआईएलएल के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2013-14 से 2015-16 से संबंधित पूर्व घाटे के 50 प्रतिशत समायोजन का मामला नहीं था।
- (iv). टीएमआईएलएल ने इस पहलू पर सितम्बर 2016 आदेश की समीक्षा की मांग करने के लिए सुविचारित अभिलेखों के समक्ष कोई त्रुटि दिखाई देने के बारे में नहीं बताया था। अतः, इस संबंध में समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।

**(iv). परियोजना कार्गो के घाटशुल्क तथा ऑनबोर्ड प्रभारों के लेखा पर अधिक राजस्व**

- (क). टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई बातें:

इस प्राधिकरण ने आदेश के पैरा 12(xxix) (ड) में परियोजना कार्गो के सापेक्ष घाटशुल्क तथा ऑन-बोर्ड प्रभारों के विरुद्ध 2016-19 के लिए रु. 1.3 करोड़ के अधिक राजस्व पर विचार किया है।

2016-1 के लिए परिचालन आय का अनुमान लगाने के समय टीएमआईएलएल द्वारा इस राजस्व पर पहले ही विचार किया गया है। इसलिए, राजस्व की दो बार गणना की गई है जोकि राजस्व के उच्चतर पूर्वानुमान का वजह है। अतः, प्राधिकरण से अनुरोध है कि इस त्रुटि का सुधार करें और तदनुसार प्रशुल्क समायोजित करें।

(ख). प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 से प्रासंगिक सारः

(अनुच्छेद सं. 12 (xxix)(ङ) एवं (छ))

(छ). परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा स्पयरों के घाटशुल्क प्रभारों में वृद्धि का टीएमआईएलएल का प्रस्ताव केओपीटी की दर के अनुकूल स्थित किया गया है। यह देखा गया है कि केओपीटी पर परियोजना कार्गो के लिए 240 रु. प्रति एमटी के वर्तमान घाटशुल्क प्रभार के प्रति, टीएमआईएलएल ने 290/- रु. प्रति एमटी की दर का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने अपने चालू सामान्य संशोधन प्रस्ताव में परियोजना कार्गो के लिए 277.20 रु. प्रति एमटी घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, केओपीटी के 58.32 रु. के ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार के प्रति टीएमआईएलएल ने 80/-रु. प्रति एमटी की दर का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने अपने चालू सामान्य संशोधन प्रस्ताव में 67.36 रु. प्रति एमटी की घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है।

यह एक ज्ञात तथ्य है कि अन्य शुक्र/ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन की अपेक्षा परियोजना कार्गो के प्रहस्तन में अधिक प्रयास करने पड़ते हैं और समय भी अधिक लगता है। इस स्थिति को समझते हुए, फरवरी 2015 में टीएमआईएलएल स्थित एचएमसी के प्रयोग की दर नियंत्रित करते समय शुक्र/ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 56.25 रु. प्रति एमटी से 136.36 रु. प्रति एमटी के बीच प्रहस्तन दर की अपेक्षा एचएमसी के द्वारा परियोजना कार्गो के प्रहस्तन की उच्च दर 529.41 रु. प्रति एमटी नियंत्रित की गई।

उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए और इस बात पर विचार करते हुए कि परियोजना कार्गो के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क और ऑनबोर्ड प्रहस्तन प्रभार केओपीटी में प्रवलित वर्तमान घाटशुल्क और ऑनबोर्ड प्रहस्तन प्रभार तुलनीय है, यह प्राधिकरण परियोजना कार्गो के लिए 290/- रु. प्रति एमटी के घाट शुल्क प्रभार और 80/- रु. प्रति एमटी के ऑनबोर्ड प्रहस्तन प्रभार, जैसे टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित किये हैं, अनुमोदित करने को प्रवृत्त होता है।

परियोजना कार्गो में घाटशुल्क दर और ऑनबोर्ड प्रहस्तन प्रभार में मंजूर की गयी वृद्धि और परियोजना कार्गो के यातायात आकलन में वृद्धि, जैसी पहले चर्चा की गई है से 2 वर्ष 6 महीने की शेष वैध प्रशुल्क अवधि में 1.29 करोड़ रु. तक की अतिरिक्त आय होगी।

(छ). 2 वर्ष और 6 महीने की शेष प्रशुल्क अवधि के दौरान, परियोजना कार्गो में घाटशुल्क दरों और ऑनबोर्ड प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि की मंजूरी के परिणामस्वरूप 1.29 करोड़ रु. की राजस्व बेशी और प्रति टन दर के कारण 32.71 लाख रु. की कमी के परिणामस्वरूप राजस्व पर पड़ने वाले प्रगम्भाव को देखते हुए, टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमानों में लागत की स्थिति 7 प्रतिशत की घटावी बनती है। इस संबंध में एक परिकलन नीचे प्रस्तुत किया जाता है।

विवरण	2016-17 (6 महीने)	2017-18	2018-19	योग
प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित आय	2814.87	5680.25	6074.66	<b>14569.79</b>
ऑन बोर्ड उपस्कर सहायता के लिए प्रति एमटी दरों के अनुमोदन पर आय में घटावी	6.34	12.69	13.68	<b>(-) 32.71</b>
परियोजना कार्गो के लिए उच्च घाटशुल्क तथा ओबीसी प्रभारों से आय में वृद्धि	25.81	51.62	51.62	<b>129.06</b>
संशोधित प्रचालन आय	2834.34	5719.19	6112.61	14,666.13
अधिशेष, जैसा लागत विवरण में नियंत्रित किया गया है।				<b>940.76</b>
ऑन बोर्ड उपस्कर सहायता के लिए प्रति एमटी दरों के अनुमोदन पर अधिशेष में घटावी				<b>32.71</b>
परियोजना कार्गो के लिए उच्च घाटशुल्क तथा ओबीसी प्रभारों से अधिशेष में वृद्धि				<b>129.06</b>
परिणामी अंतिम अधिशेष				<b>1,037.11</b>
प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में घटावी				<b>7%</b>

(ग). विश्लेषणः

(i). टीएमआईएलएल के सितम्बर 2016 आदेश में, टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के तत्समय मौजूदा स्तर पर आय को आधार रूप में लिया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए परियोजना कार्गो से आय के अनुमानन में, घाटशुल्क आय प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 116.01 प्रति मी.ट. अनुमानित की गई है और ऑनबोर्ड प्रभारों की वसूली से हुई आय, टीएमआईएलएल के तत्समय प्रचलित दरमाओं के अनुसार, रु. 66.27 प्रति मी.ट. की दर से प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित किए गए हैं।

(ii). टीएमआईएलएल के सितम्बर 2016 आदेश में बताए गए कारणों से, रु. 290/- प्रति मी.ट. की दर से घाटशुल्क और परियोजना कार्गो के लिए टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तावित रु. 80/- प्रति मी.ट. का ऑनबोर्ड प्रहस्तन प्रभार अनुमोदित किया गया था।

(iii). इस स्थिति के मद्देनजर, परियोजना कार्गो पर ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों तथा उच्चतर घाटशुल्क दर की वसूली से होने वाली अतिरिक्त आय 2 वर्ष 6 माह की शेष प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान रु. 1.2 करोड़ परिमाणित की गई थी, जैसाकि नीचे दिया गया है:-

सं.	विवरण	2016-17	2017-18	2018-19
1	मात्रा (मी.ट.)	13,750 (6 माह के लिए)	27,500	27,500
2.	तत्कालीन मौजूदा दर			
	- घाटशुल्क	116.01	116.01	116.01
	- ओबीसी	66.27	66.27	66.27
	कुल	<b>182.28</b>	<b>182.28</b>	<b>182.28</b>
3.	प्रस्तावित दर			
	- घाटशुल्क	290.00	290.00	290.00
	- ओबीसी	80.00	80.00	80.00
	कुल	<b>370.00</b>	<b>370.00</b>	<b>370.00</b>
4	प्रस्तावित दर और मौजूदा दर के बीच अन्तर (3-2)	187.72	187.72	187.72
5.	अतिरिक्त आय (रु. लाखों में) ( 4 x 1 )	25.81	51.62	51.62
6.	2 वर्ष 6 माह की अवधि के लिए कुल अतिरिक्त आय (रु. लाखों में)		<b>129.05</b>	

(iv). उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि राजस्व की दो बार गिनती नहीं की गई है जिससे राजस्व का पूर्वानुमान बढ़ा है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है। अतः, इस संबंध में समीक्षा किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

(v). प्राधिकरण द्वारा यथा गणना की गई 2016-19 के लिए अन्य आय(क). टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई गई बातें:

इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए पूर्वानुमान की तुलना में 10 प्रतिशत तक परिचालन आय में वृद्धि की है। यह प्राधिकरण द्वारा उच्चतर मात्रा पर विचार किए जाने के अनुसार है। तथापि, प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए पूर्वानुमान की तुलना में 2017-18 तथा 2018-19 के लिए अन्य आय में 10 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि की है। प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत इस कार्यपद्धति के कारण, टीएमआईएलएल की आय में रु. 2.2 करोड़ (10 प्रतिशत वृद्धि से अधिक) की वृद्धि हुई है।

टीएमआईएलएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि इस त्रुटि का सुधार किया जाए और तदनुसार प्रशुल्क समायोजित किया जाए।

(ख). प्रश्नुक्त आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 से प्रासंगिक सार:

(अनुच्छेद सं. 12 (xi)(ख))

जैसा कि आय विवरण में दर्शाया गया है 'अन्य आय' में प्लॉट के किराया से आय तथा गोदी सं. 12 में एचएमसी के उपयोग से प्राप्त आय शामिल है।

(i). टीएमआईएलएल ने उक्त वर्षों के लिए प्लॉट के किराया से आय प्राप्त करने के लिए गणना प्रस्तुत की है। जैसा कि गणना से प्रतीत होता है, आकलन कार्गों की प्रत्येक श्रेणी के लिए पार्सल के आकार, प्रत्येक पार्सल आकार के लिए अपेक्षित क्षेत्र संभावित पार्सलों की संख्या तथा प्रत्येक पार्सल के लिए भंडारण समय के बारे में टीएमआईएलएल के अनुमानों के आधार पर है। टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए अनुमानों को प्लॉट के किराए से होने वाली आय के आकलन में लिया गया है। हालांकि पूर्ववर्ती पैरा में यथा चर्चित स्तर पर यातायात आकलनों को ध्यान में रखते हुए हमारे द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आय आकलन पुन तय किए गए हैं।

(ii). चूनापत्थर, इस्पात (निर्यात एवं आयात), उर्वरक, कच्ची सामग्री एवं परियोजना कार्गो जैसे कार्गो के हैंडलिंग के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा एचएमसी का उपयोग करना प्रस्तावित है। एचएमसी के उपयोग से आय को टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए अनुमानित व्यापार इस प्राधिकरण द्वारा फरवरी, 2015 के समीक्षा आदेश में निर्धारित विभिन्न कार्गो मद्दों के लिए एचएमसी के उपयोग के लिए प्रति टन दर के आधार पर प्राप्त किया है। टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए अनुमानों को एचएमसी के उपयोग से होने वाली आय के आकलन में लिया गया है। हालांकि पूर्ववर्ती पैरा में यथा चर्चित स्तर पर व्यापार आकलनों को ध्यान में रखते हुए हमारे द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आय आकलन पुनः तय किए।

(ग). विश्लेषण:

(i). 'अन्य आय' में प्लॉट किराया आय और वर्ष सं. 12 में एचएमसी के उपयोग से आय शामिल है। प्लॉट किराया आय एवं एचएमसी के उपयोग से आय वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए यातायात अनुमानों पर आधारित है। दिया गया है कि टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के यातायात अनुमानों में सितम्बर 2016 आदेश में दर्ज कारणों से 10 प्रतिशत तक वृद्धि की गई थी, प्लॉट किराया आय एवं एचएमसी के उपयोग से आय में भी वृद्धि की गई है।

(ii). टीएमआईएलएल का मत है कि चूंकि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के यातायात अनुमान जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा दिया गया है, मैं 10 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है, टीएमआईएलएल द्वारा यथा दी गई अन्य आय में भी 10 प्रतिशत तक वृद्धि की जानी चाहिए।

(iii). हालांकि टीएमआईएल का तर्क मजबूत है, परन्तु यह कहना है कि प्लॉट किराया आय की गणना में, यातायात आंकड़ों में बदलाव के अलावा, दूसरा परिवर्तन भी सितम्बर 2016 आदेश में किया गया है। तथापि, इसे सितम्बर 2016 आदेश में असाधानीवश स्पष्ट नहीं किया गया है। इसे अनुर्वर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किया गया है।

(iv). सितम्बर 2016 में, वर्ष 2016-17 के लिए चूनापत्थर से प्लॉट किराया आय की गणना में, टीएमआईएलएल ने 8000 वर्ग मी. की दर से प्रति पार्सल लिए गए क्षेत्र पर विचार किया था। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए, चूनापत्थर से प्लॉट किराया आय की गणना में, टीएमआईएलएल ने 10000 वर्ग मी. की दर से प्रति पार्सल लिए गए क्षेत्र पर विचार किया था। उक्त परिवर्तन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा कोई कारण नहीं बताए जाने के अभाव में, वर्ष 2017-18 और 2018-19 के प्रत्येक वर्ष में प्रति पार्सल लिया गया क्षेत्र सितम्बर 2016 आदेश में 10000 वर्ग मी. की बजाय 8000 वर्ग मी. सुविचारित किया गया था। इस प्रकार, मात्रा में वृद्धि से और प्लॉट आकार में कटौती की गई है, प्लॉट किराया आय में वृद्धि 10 प्रतिशत से अधिक थी। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 5 मई 2017 द्वारा पुष्टि की है कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्षेत्र 8000 वर्ग मी. सुविचारित किया जाना चाहिए। विश्लेषण में इसपर विचार किया गया था।

(v). विशेष अनुरोध के आधार पर, टीएमआईएलएल ने अब कहा है कि चूनापत्थर के लिए क्षेत्र वर्ष 2016–17 से 2018–19 के लिए 8000 वर्ग मी. सुविचारित किया गया है।

(vi). टीएमआईएलएल के निवेदनों के मददेनजर, इस पहलु पर सितम्बर 2016 आदेश की समीक्षा की मांग करने के लिए सुविचारित अभिलेखों के समक्ष कोई त्रुटि नहीं है। अतः, इस संबंध में समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।

**(vi). भविष्य वर्षों के लिए परिचालनात्मक व्यवों का परिकलन:**

(क). टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई बातें:

मौजूदा देयताओं के संबंध में, दिशानिर्देशों के साथ पठित, प्रपत्र 4क के अनुसार कार्य पूंजी (पेरा सं. 12(xxvi)(b)(v), कार्य पूंजी में चालू परिसंपत्तियां और चालू देयताएं शामिल हैं। जहां तक केवल विविध ऋणी का संबंध है केवल दो माह की संपदा आय स्थिकृतियां ऋणी हैं। टीएमआईएलएल का कारोबार इन प्रकृति के ऋणियों का नहीं रहा है जैसा पृथकृत लेखों से देखा जाएगा। वैसे, टीएमपी ने विविध ऋणी शून्य गणना की है।

चूंकि कार्य पूंजी की गणना के प्रयोजन के लिए टीएमपी द्वारा विविध ऋणी स्थिकृत नहीं किए गए हैं, चालू देयताएं भी शून्य सुविचारित की जाएंगी। चालू देयताओं के लेखा पर अन्यथा कोई गणना कार्य पूंजी के त्रुटिपूर्ण परिकलन का कारण बनेगी। यह एक कारण था कि टीएमआईएलएल द्वारा जमा किए गए प्रस्ताव में चालू देयताओं को नहीं लिया गया था।

अतः, अनुरोध है कि नियोजित पूंजी की गणना के प्रयोजन के लिए कार्य पूंजी के परिकलन की त्रुटि का सुधार करें और दिशानिर्देशों के खंड 2.2(ii) के अनुसार टर्मिनल परिचालक को उचित प्रतिलाभ सुनिश्चित करें।

(ख). प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 से प्रासांगिक सार:

(अनुच्छेद सं. 12 (xxvi)(ख)(v)

टीएमआईएलएल ने विचाराधीन वर्षों के लिए आकलित चालू देयताओं के आंकड़े प्रस्तुत नहीं किये हैं। जैसा पहले बताया गया है, वर्ष संख्या 12 से संबंधित चालू देयताओं का परिकलन पूर्वविधि के लिए किया गया है। पूर्व के वर्षों अर्थात् 2013–14 से 2015–16 के लिए चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं के बीच औसत अनुपात के आधार पर, चालू देयताओं का वर्ष 2016–17 से 2018–19 के लिए आकलन किया गया है। इस प्रकार, कार्यकारी पूंजी चालू परिसंपत्तियां घटा चालू ) वर्ष (देयताएं 2016–17 से 2018–19 के सभी वर्षों के लिए शून्य निकाली हैं।

(ग). विश्लेषण:

(i). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.3 के अनुसार, नियोजित पूंजी में 'निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्य पूंजी' शामिल है। खंड 2.9.4 कार्य पूंजी को 'चालू परिसंपत्तियां घटा चालू देयताएं' रूप में परिभाषित करता है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश चालू परिसंपत्तियों का निर्धारण करने के लिए मानदण्ड निर्धारित करते हैं। यह सूचित नहीं किया गया है कि कार्य पूंजी के निर्धारण में चालू देयताओं को नजरअंदाज किया जाएगा। इस प्रकार बीओटी परिचालकों के सभी प्रशुल्क मामलों में कार्य पूंजी का निर्धारण करने के समय चालू देयताओं को स्वीकार किया गया है।

(ii). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016–17 से 2018–19 के लिए चालू देयताएं प्रेषित नहीं की थीं। इसलिए यह प्राधिकरण चालू देयताओं पर विचार करने के लिए मजबूर था। इस प्रयोजन के लिए, पृथकृत लेखों में यथा गए अनुसार हल्दिया प्रभाग के पिछले वर्षों अर्थात् 2013–14 से 2015–16 के लिए चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं के बीच औसत अनुपात आधार रूप में लिया गया था और विश्लेषण में वर्ष 2016–17 से 2018–19 के लिए सितम्बर 2016 आदेश में यथा परिगणित चालू परिसंपत्तियों के आंकड़ों पर लागू किया गया था। यह उल्लेखनीय है कि चालू परिसंपत्तियों के निर्धारण का ऐसा दृष्टिकोण वर्ष 2011 एवं 2014 में टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण में किया गया है।

(iii). विविध ऋणी चालू परिसंपत्तियों की मदों में से एक है। जब विविध ऋणियों को सितम्बर 2016 आदेश में चालू परिसंपत्तियों की एक मद के रूप में सुविचारित नहीं किया गया था, चालू परिसंपत्तियों की अन्य मदें जैसे रोकड़ तथा वस्तुसूची को सितम्बर 2016 आदेश में सुविचारित किया गया है। विविध ऋणियों पर विचार नहीं किया जाना सम्पूर्ण चालू

देयताओं से अलग रखे जाने को तर्कसंगत नहीं ठहराता है। यदि सभी मदों को चालू देयताओं से अलग रखा जाएगा तो यह विविध ऋणदाता हैं, जिसे टीएमआईएलएल द्वारा नहीं भेजा गया था।

(iv). टीएमआईएलएल ने इस पहलू पर सितम्बर 2016 आदेश की समीक्षा की मांग करने के लिए सुविचारित अभिलेखों के समक्ष दिखाई दी किसी त्रुटि के बारे में नहीं बताया था।

**(vii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 अवधि के लिए पूर्व अधिशेष का समायोजन**

(क). टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में कही गई बातें:

प्राधिकरण ने अपने आदेश के पैरा में वर्ष 10-11 से 12-13 के लिए कुल घाटा रु. 14.57 करोड़ परिणित किया है। तथापि, प्राधिकरण ने रु. 5.82 करोड़ अर्थात् निवल घाटे का 50 प्रतिशत के समायोजन के लिए व्युत्पन्न से पहले 20 प्रतिशत अर्थात् रु. 2.91 करोड़ समायोजित किया था।

दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, कुल लाभ/हानि का 50 प्रतिशत समायोजित किया जाना है और 20 प्रतिशत कटौती के बाद नहीं। अतः, टीएमआईएल इस प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि इस त्रुटि का सुधार करे और तनुसार प्रशुल्क समायोजित करे।

(ख). प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2016 से प्रासंगिक सार:

**(अनुच्छेद सं. 12 (viii))**

इसी प्रकार, टीएमआईएलएल के मई 2014 के आदेश और उसके बाद फरवरी 2015 के समीक्षा आदेश में मैं, 2015 के उक्त आदेश में यथा सुविचारित 10.67 करोड़ रुपये तक की छूट और कटौती की मात्रा को उस समय विश्वास की गयी प्रचालन आय में से घटाया जाता है। इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 में आय के बाद वर्ष 2015 के आदेश में यथा निर्धारित 3.91 करोड़ रुपये के निवल घाटे को 14.58 करोड़ रुपये की आय के पश्चात निवल घाटा संशोधित किया जाता है। यह भी कि 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमत निर्धारित प्रतिफल के अतिरिक्त 459.62 लाख रुपये के अतिरिक्त अधिशेष की बकाया तीन किस्तों को, जिन्हें प्रशुल्क अवधि 2013-14 से 2015-16 के दौरान समायोजित किया गया था, भी प्रभावी नहीं किया जा सकता।

इस मामले में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए 3754506 सीट्रिक टन के यातायात आकलन के प्रति टीएमआईएलएल ने उक्त अवधि में गत्तव में 2771757 सीट्रिक टन यातायात प्रहसित किया था। अंतर (-) 26.18 प्रतिशत हुआ। यहां तक कि वित्तीय अंतर (-) 88.65 प्रतिशत का हुआ। चूंकि गत्तविक और वित्तीय दोनों ही प्रतिमान +/ - 20 प्रतिशत से अधिक पार गए इसलिए पात्र परिवहन मंत्रालय के पत्र के अनुसार अधिशेष/(घाटा) का समायोजन किया जाना है, जो निम्न प्रकार से है—

विवरण	लाख रुपये में
कुल हानि 11-10 से 13-12	-1457.24
20 प्रतिशत टीएमआईएलएल द्वारा वहन करना है।	-291.45
शेष घाटा	-1165.79
50% समायोजित किया जाना है।	<b>-582.90</b>

इसलिए 1.95 लाख रुपये (वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए 2015 के आदेश में यथा निर्धारित 3.91 करोड़ रुपये का घाटा) तक के 50 प्रतिशत के पिछले घाटे के समायोजन के प्रति 5.38 करोड़ तक के प्रति कुल घाटे के समायोजन को 2015 के आदेश में शामिल किया जाना चाहिए था। इस स्थिति के अनुसार मई 2014 के प्रशुल्क आदेश द्वारा 01 जुलाई 2014 से 90 प्रतिशत वृद्धि की स्वीकृति के प्रति 106.93 प्रतिशत की बढ़ातरी को स्वीकृति दी जानी चाहिए थी। इस संबंध में 877.20 लाख रुपये पर वित्तीय जटिलताओं का आकलन किया गया है। इस संबंध में कार्य विवरण अनुलग्नक-II (ख) के रूप में संलग्न है।

जबकि, जैसाकि बाद में चर्चा की गई है, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रशुल्क में वृद्धि/कमी की मात्रा पर निर्णय करते समय पात्र परिवहन मंत्रालय के पत्र के निर्देशों को प्रभाव देने से 847.20 लाख रु. की उक्त राशि को भी शामिल किया जा रहा है।

(ग). विश्लेषण:

(i). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन + अंथगा – 20 प्रतिशत से अधिक की भिन्नता दर्शाता है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/हानि के 50 प्रतिशत का समायोजन अगले प्रशुल्क चक्र में किया जाएगा।

(ii). यह याद किया जाए कि पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. 14019/20/2009—पीजी दिनांक 12 जून 2015 के आधार पर, टीएमआईएलएल को हमारे पत्र सं. टीएमपी/46/2015—विविध दिनांक 24 जुलाई 2015 द्वारा संप्रेषित किया गया था कि यह प्राधिकरण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए वित्तीय और भौतिक दोनों पैरामीटरों को लेखा में नहीं लेगा और कि अधिशेष का 20 प्रतिशत परिचालक द्वारा रखे जाने के लिए स्वीकृत किया जाएगा तथा 20 प्रतिशत से अधिक अधिशेष ही परिचालक और उपयोक्ताओं के बीच बराबर-बराबर बांटा जाएगा।

(iii). संदर्भित मामले में भी, चूंकि वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन +/– 20 प्रतिशत देखा गया था, टीएमआईएलएल के सितम्बर 2016 आदेश में विस्तार से दिए गए अनुसार घाटे संव्यवहार के मामले में एमओएस के निर्णय का अनुसरण करने का निर्णय किया गया था। वह कहना है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित सभी बीओटी परिचालकों के मामले में प्रशुल्क निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए पूर्व अवधि अधिशेष परिमाणित करने के मामले में इस दृष्टिकोण का अनुसरण किया जा रहा है।

(iv). टीएमआईएलएल ने इस पहलू पर सितम्बर 2016 आदेश की समीक्षा की मांग करने के लिए सुविचारित अभिलेखों के समझ दिखाई दी किसी त्रुटि के बारे में नहीं बताया था। अतः इस संबंध में समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।

10.1. अपना समीक्षा आवेदन दाखिल करने के बाद, टीएमआईएलएल ने अनुरोध किया है कि चूंकि कोलकाता पत्तन न्यास के मामले में संशोधित दरमान 12 जनवरी 2017 से लागू हुआ है, वर्ष 2016–17 से 2018–19 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा केंओपीटी को भुगतान किए जाने के लिए अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी भुगतान की लागत, केंओपीटी के मामले में यथा लागू नई दरों के अनुसार, संशोधित किया गया है। इस संबंध में, संदर्भ सितम्बर 2016 आदेश के अनुच्छेद सं. 12(xvi) में दिया गया है, जिस नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

“लाइसेंस करार के खंड 4.1(क) के साथ पठित खंड 5.1(क) के अनुसार, टीएमआईएलएल ने केंओपीटी के प्रचलित दरमानों के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधित प्रभारों पर राजस्व हिस्सेदारी की अदायगी करनी है। तथापि, टीएमआईएलएल ने विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए राजस्व हिस्सेदारी निर्धारित करने के लिए अपने स्वयं के प्रशुल्क पर विचार किया गया दिखाई देता है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा दी गई राजस्व हिस्सेदारी की गणना, अतः, केंओपीटी के मौजूदा दरमानों में यथा प्रचलित विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए दरों को लेखा में लेने के लिए संशोधित किया गया है ताकि लाइसेंस करार की स्थिति को लिया जा सके। 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार भी, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की अधिकतम स्थिरार्थता 31 मार्च 2005 के बाद की अवधि के लिए दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्विरित प्रतिशत की सीमा तक होगा। तदनुसार, यथा लागू केंओपीटी दरमानों के आधार पर आय के 8.126 प्रतिशत की दर से वर्ष 2016–17 से 2018–19 के लिए राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान लगाया गया है।

केंओपीटी दरमानों के आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी के संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केंओपीटी के दरमान संशोधन के लिए रेय है। केंओपीटी पहले से प्रस्ताव जमा कर चुका है और प्रस्ताव पर प्रासंगिक पण्डारियों के साथ विचार-विमर्श की प्रक्रिया जारी है। इस प्रकार, भविष्य में केंओपीटी के दरमानों के संशोधन की स्थिति में, टीएमआईएलएल को राजस्व हिस्सेदारी गणना में केंओपीटी के संशोधित दरमानों में विभिन्न कार्गो मर्दों तथा सेवाओं के लिए अनुमोदित की जाने वाली दरों को समावेशित किए जाने की सीमित सीमा तक अपने प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण का रुख करने का अवसर दिया गया है।

प्लॉट किरायों से राजस्व हिस्सेदारी के संबंध में, टीएमआईएलएल ने अपने स्वयं के दरमानों के आधार पर इसकी गणना की है। प्लॉट किरायों की अपनी गणना में टीएमआईएलएल द्वारा यथा सुविचारित व्योंगों और वर्ष 2011 में अनुमोदित केंओपीटी के एचडीसी के लिए पटटा किरायों की दर तथा 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष तक विधिवत् वर्धित टीएमआईएलएल द्वारा यथा सुविचारित व्योंगों को लेखा में लेते हुए, प्लॉट किरायों से आय निर्धारित की गई है। उसके बाद, प्लॉट किरायों से राजस्व हिस्सेदारी केंओपीटी दरमानों के आधार पर प्लॉट किराया आय के 8.126 प्रतिशत की दर से वर्ष 2016–17 से 2018–19 के लिए वर्ष 2016–17 से 2018–19 के लिए अनुमानित की गई है। केंओपीटी किराया अनुसूची के आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा देय प्लॉट किरायों से राजस्व हिस्सेदारी के संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केंओपीटी की किराया अनुसूची पहले ही संशोधन के लिए देय है। केंओपीटी को अपनी इस संबंध में प्रस्ताव दाखिल करना है। इस प्रकार, भविष्य में केंओपीटी की किराया अनुसूची के संशोधन की स्थिति में, टीएमआईएलएल को यह अवसर प्रदान किया गया है कि राजस्व हिस्सेदारी गणना में केंओपीटी की संशोधित किराया अनुसूची को शामिल करने की सीमित सीमा तक अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

टीएमआईएलएल में एमएचसी के उपयोग से आय के लिए राजस्व हिस्सेदारी के मामले में, वर्ष 2016–17 से 2018–19 के लिए राजस्व हिस्सेदारी भुगतान की गणना केंओपीटी में एमएचसी की मौजूदा दर रु. 62.40 प्रति मीट. के आधार पर गणना की गई है। केंओपीटी के दरमानों के संशोधन की स्थिति में, टीएमआईएलएल को यह अवसर दिया गया है कि एचएमसी की राजस्व हिस्सेदारी गणना में अनुमोदित किए जाने वाले संशोधित केंओपीटी दरमान में एचएमसी के उपयोग के लिए संशोधित दरों को शामिल किए जाने की सीमित सीमा तक अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

टीएमआईएलएल ने अपनी गणना में अपने दरमानों में निर्धारित दर के आधार पर स्टील शिपमेंट लेखा – टाटा स्टील के मामले में ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण, डनेजों का स्थापन और हटाना के लिए राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया है। चूंकि यह दृष्टिकोण एलए में प्रावधान के अनुसार नहीं देखा गया है, राजस्व हिस्सेदारी की गणना में उक्त घटकों पर विचार नहीं किया गया है।

इसके अलावा, टीएमआईएलएल के पूर्व प्रशुल्क आदेशों में दर्ज कारणों से, राजस्व हिस्सेदारी भेजे गए मध्यस्थता मामले के ब्योरों पर विचार किए बिना, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए केओपीटी के दरमानों में निर्धारित कार्गो संबंधित प्रभारों पर गणना की गई है। ज्यादा साक्षाती के द्वारा, यह उल्लेख किया गया है कि इस कार्यवाही में सुविचारित राजस्व हिस्सेदारी आंकड़े केवल प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजन के लिए हैं और विषय भुगतान पर टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच विवाद का इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारण के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।”

10.2. चूंकि टीएमआईएलएल ने केओपीटी के प्रचलित दरमानों के अनुसार कार्गो संबंधित प्रभारों पर राजस्व हिस्सेदारी की अदायगी करनी है और विचार करते हुए कि केओपीटी के दरमानों और हल्दिया तथा कोलकाता में केओपीटी की भूमि तथा भवनों की किराया अनुसूची के संशोधन देय था और कि केओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव दरमानों की समीक्षा के लिए हैं तथा किराया अनुसूची प्रक्रियाधीन थी, टीएमआईएलएल को एक अवसर प्रदान किया गया था कि राजस्व हिस्सेदारी गणना में केओपीटी के दरमानों तथा किराया अनुसूची को शामिल करने की सीमित सीमा तक अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करें।

10.3. केओपीटी के दरमानों के संबंध में, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/23/2016-केओपीटी दिनांक 17 नवम्बर 2016 द्वारा केओपीटी में प्रशुल्क संशोधित किया था। उक्त आदेश 13 दिसम्बर 2016 को राजपत्र सं. 457 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। 13 दिसम्बर 2016 को अधिसूचित संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद अर्थात् 12 जनवरी 2017 से लागू हुए थे। अतः, केओपीटी के मामले में संशोधित दरें वर्ष 2016-17 में ढाई महीनों की अवधि और शेष दो वर्षों अर्थात् 2017-18 और 2018-19 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी पर पहुंचने के लिए विचार की जानी है।

10.4. हल्दिया तथा कोलकाता में केओपीटी की भूमियों तथा भवनों के लिए किराया अनुसूची के संशोधन के संबंध में, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/62/2016-केओपीटी दिनांक 29 मार्च 2017 द्वारा हल्दिया तथा कोलकाता में केओपीटी के भवनों तथा भवनों के लिए पट्टा किराये अनुमोदित किए थे। टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की समीक्षा के प्रयोजन के लिए यथा प्रासंगिक पट्टा किराये इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं। केओपीटी में संशोधित पट्टा किराये 7 अप्रैल 2016 से लागू हुए थे। इस प्रकार, प्लॉट किरायों पर रॉयल्टी की गणना करने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को देय संशोधित पट्टा किराये को वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए लेखा में लिया गया है।

11.1. सितम्बर 2016 के प्रशुल्क आदेश के हिस्से लागत विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण **अनुबंध-1** रूप में संलग्न किया गया है। यह परिवर्तन दो कारकों अर्थात् केओपीटी के संशोधित दरमानों और तथा किराया अनुसूची के आधार पर राजस्व हिस्सेदारी और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों में वृद्धि पर विचार करते हुए किया गया है जैसाकि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(रु. लाखों में)

विवरण	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
राजस्व हिस्सेदारी						प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय
जैसाकि सितम्बर 2016 आदेश में विचार किया गया है	290.29	294.33	315.92	787.94	807.33	827.19
समीक्षा आवेदन, 2017 के अनुसार यथा सुविचारित	295.41	317.74	342.07	852.21	873.17	894.65
अन्तर	5.12	23.41	26.15	64.26	65.84	67.46
कुल				252.24		

11.2. उपर्युक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन से उत्पन्न होने वाली वित्तीय विवेका रु. 252.24 लाख है। अन्य शब्दों में, सितम्बर, 2016 आदेश में यथा निर्धारित अधिशेष की मात्रा रु. 1037.11 लाख अब संशोधित होकर रु. 784.87 लाख अर्थात् (रु. 1037.11 लाख घटा रु. 252.24 लाख) हो गई है।

11.3. यह याद किया जा सकता है कि रु. 1037.11 लाख की अधिशेष स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने सितम्बर 2016 आदेश में तत्समय प्रचलित प्रशुल्क में 7 प्रतिशत की कटौती की थी। टीएमआईएलएल ने, इस मामले की कार्यवाही के दौरान, सितम्बर 2016 आदेश द्वारा की गई कटौती कार्यान्वित की थी। इस प्राधिकरण द्वारा लागू प्रशुल्क में कटौती का प्रभाव, सितम्बर 2016 आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से अर्थात् नवम्बर 2016 से अगस्त 2017 तक (समीक्षा आवेदन पर आदेश के सितम्बर 2017 में लागू होने को मानते हुए) रु. 329.87 लाख परिणामित होता है, जिसे प्रशुल्क चक्र के शेष 19 महीनों अर्थात् सितम्बर 2017 से मार्च 2019 तक के लिए प्रशुल्क स्थिति पर पहुंचने के लिए रु. 784.87 लाख पर मूल्यांकित संशोधित अधिशेष से घटाये जाने की आवश्यकता है। इसे स्पष्ट बनाने के लिए, उपर्युक्त स्थिति नीचे दी गई तालिका में स्पष्ट की गई है—

विवरण	2016-17 (6 माह)	2017-18	2018-19	Total
प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित आय	2814.87	5680.25	6074.66	
	6 माह	5 माह	7 माह	12 माह
सितम्बर 2016 ओदेश में सुविचारित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित आय (नवम्बर 2016 से शुरू करके 5 महीनों के लिए अब सुविचारित)	2345.73	2,366.77	3,313.48	6,074.66
7 प्रतिशत कटौती के साथ आय	2181.52	2,201.10	-	
आन्तरिक आय	164.20	165.67	3,313.48	6,074.66
कुल आन्तरिक आय	329.87			

समीक्षा आवेदन के आधार पर परिणामी अंतिम अधिशेष			784.87		784.84
11 माह अवधि हानि का समायोजन			329.87		329.87
हानि के समायोजन के बाद अधिशेष			455.00		
मौजूदा प्रशुल्क भावी प्रभाव से कम किया जाएगा (शेष 19 महीने)			4.85%		

11.4. उपर्युक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि सितम्बर 2016 आदेश के कार्यान्वयन से पहले प्रचलित प्रशुल्क में 4.85 प्रतिशत की कटौती लागू की जानी है।

11.5. 4.85 प्रतिशत की कटौती लागू करने वाला संशोधित दरमान **अनुबंध-II** रूप में संलग्न किया गया है।

11.6. संशोधित दरमान 1 सितम्बर 2017 स्थिरभाव में आएगा।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./216/17]

**अनुलग्नक-1**

टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)

समेकित आय और लागत विवरण

(लाख रु० में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			टीएमआईएलएल के सितम्बर 2016 आदेश में टीएमपी द्वारा यथा विश्वास किए गए अनुमान			समीक्षा आवेदन में टीएमपी द्वारा यथा संशोधित अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	यातायात (भी.ट में)	710789	869461	1348188	1160500	1171500	1265000	1160500	1171500	1265000
I	कुल परिचालन आय									
	कार्गो प्रहस्तन आय	1727.41	2656.71	3990.59	4913.47	4931.77	5288.77	4913.47	4931.77	5288.77
	अन्य	759.45	300.40	686.68	716.27	748.48	785.89	716.27	748.48	785.89
	कुल	2486.86	2957.11	4677.27	5629.74	5680.25	6074.66	5629.74	5680.25	6074.66
II	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर	655.66	786.68	870.15	913.48	935.95	958.97	913.48	935.95	958.97
	अनुरक्षण लेबर	22.28	24.81	94.37	91.75	94.01	96.32	91.75	94.01	96.32
	उपस्कर चालन लागत	212.32	269.24	378.84	376.22	385.48	405.99	376.22	385.48	405.99
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	185.48	225.04	385.73	290.29	294.33	315.92	295.41	317.74	342.07
	उपस्कर किराया	8.73	32.50	5.96	6.11	6.26	6.41	6.11	6.26	6.41
	पट्टा किराये	236.36	253.85	261.25	281.77	295.85	310.65	281.77	295.85	310.65
	बीमा	31.79	16.00	28.08	31.99	66.78	68.42	31.99	66.78	68.42
	अन्य व्यय	392.35	358.18	796.65	779.79	805.89	919.52	779.79	805.89	919.52
	कुल	1744.97	1966.31	2821.03	2771.39	2884.54	3082.21	2776.51	2907.95	3108.36

III	मूल्यहास	372.73	381.36	422.65	439.70	563.49	712.69	439.70	563.49	712.69
IV	उपरिव्यय									
	प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय	476.91	488.07	831.75	787.94	807.33	827.19	852.21	873.17	894.65
	सामान्य उपरिव्यय	8.95	9.64	18.57	13.79	14.12	14.47	13.79	14.12	14.47
	कुल	<b>485.86</b>	<b>497.71</b>	<b>850.31</b>	<b>801.73</b>	<b>821.45</b>	<b>841.66</b>	<b>865.99</b>	<b>887.30</b>	<b>909.12</b>
V	प्रचालन अधिशेष (घटा) (I) – (II) – (III) - (IV)	<b>-116.71</b>	<b>111.74</b>	<b>583.28</b>	<b>1,616.92</b>	<b>1,410.77</b>	<b>1,438.10</b>	<b>1,547.54</b>	<b>1,321.51</b>	<b>1,344.49</b>
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)									
	रियायत करार के अनुसार प्राप्तियोग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य	0.56	0.64	0.74	0.94	1.07	1.22	0.94	1.07	1.22
	अन्य आय	31.44	0.21	0.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	<b>32.00</b>	<b>0.85</b>	<b>1.27</b>	<b>0.94</b>	<b>1.07</b>	<b>1.22</b>	<b>0.94</b>	<b>1.07</b>	<b>1.22</b>
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)									
	भविष्य निधि में अंशदान	26.13	28.85	42.68	43.73	44.81	45.91	43.73	44.81	45.91
	कुल	<b>26.13</b>	<b>28.85</b>	<b>42.68</b>	<b>43.73</b>	<b>44.81</b>	<b>45.91</b>	<b>43.73</b>	<b>44.81</b>	<b>45.91</b>
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	<b>5.87</b>	<b>(28.00)</b>	<b>(41.41)</b>	<b>(42.79)</b>	<b>(43.74)</b>	<b>(44.69)</b>	<b>(42.79)</b>	<b>(43.74)</b>	<b>(44.69)</b>
IX	अधिशेष-व्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)	<b>-110.84</b>	<b>83.74</b>	<b>541.87</b>	<b>1574.13</b>	<b>1367.03</b>	<b>1393.41</b>	<b>1504.74</b>	<b>1277.77</b>	<b>1299.80</b>
X	नियोजित पूँजी	2838.18	4100.19	3769.66	3651.96	6488.48	5775.78	3651.96	6488.48	5775.78
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	454.11	656.03	603.15	584.31	1038.16	924.13	584.31	1,038.16	924.13
XII	क्षमता उपयोगिता	88.02%	86.45%	113.00%	101.80%	102.76%	110.96%	101.80%	102.76%	110.96%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित प्रतिलाभ	454.11	656.03	603.15	584.31	1,038.16	924.13	584.31	1,038.16	924.13

XIV	अधिशेष-व्याज और टैक्स से पहले (IX - XIII)	(564.94)	(572.29)	(61.27)	989.81	328.88	469.29	920.43	239.61	375.67
XV	पूर्व घाटा समायोजन				-282.40	-282.40	-282.40	-282.40	-282.40	-282.40
XVII	कुल अधिशेष (घाटा)				707.41	46.47	186.88	638.03	(42.79)	93.27
XVIII	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVII/I % में)				12.57%	0.82%	3.08%	11.33%	-0.75%	1.54%
XIX	औसत निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				5.49%				4.04%	

विवरण	2016-17 (6 माह)	2017-18	2018-19	कुल
प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आकलित आय	2814.87	5680.25	6074.66	<b>14569.78</b>
ऑन बोर्ड उपस्कर सहायता के लिए प्रित एमटी दरों के अनुमोदन के कारण आय में कमी	6.34	12.69	13.68	<b>32.71</b>
परियोजना कार्गो के लिए उच्च घाटा शुल्क और ओवीसी प्रभारों के कारण आय में वृद्धि	25.81	51.62	51.62	<b>129.06</b>
<b>संशोधित प्रचालन आय</b>	<b>2834.34</b>	<b>5719.18</b>	<b>6112.61</b>	<b>14,666.13</b>
उपर लागत विवरण में निर्धारित अधिशेष	638.03	-42.79	93.27	<b>688.51</b>
ऑन बोर्ड उपस्कर सहायता के लिए प्रित एमटी दरों के अनुमोदन के कारण अधिशेष में कमी				<b>32.71</b>
परियोजना कार्गो के लिए उच्च घाटा शुल्क और ओवीसी प्रभारों के कारण अधिशेष में वृद्धि				<b>129.06</b>
परिणामी अंतिम अधिशेष				<b>784.86</b>

## अनुलग्नक-II

### टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

### हल्दिया गोदी परिसर के बर्थ सं0 12 पर प्रचालन दरमान

#### 1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ

यहां निर्धारित किया गया दरमान टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं0 12 कोलकाता पत्तन न्यास का हल्दिया डॉक परिसर का दरमान कहलाएगा।

#### 2. परिभाषा

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होगी :

- (i) टीएम इंटरनैशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड का अर्थ होगा 43, चौरंगी रोड, कोलकाता-71 पर अपने पंजीकृत कार्यालय के साथ कंपनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कंपनी ।
- (ii) टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आवंटित क्षेत्र और कोई अन्य अतिरिक्त भूमि सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र ।
- (iii) 'दिवस' का अर्थ होगा दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर आगामी दिन को प्रातः 6 बजे तक की अवधि ।
- (iv) 'विलंबशुल्क' का अर्थ होगा इस दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से अधिक टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आवंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा ।
- (v) 'जोखिमपूर्ण-' का अर्थ होगा कोलकाता पत्तन न्यास समय-समय पर अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची में जोखिमपूर्ण-। रूप में वर्गीकृत कार्गो ।
- (vi) 'माह' का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 30 लगातार कैलेंडर दिवस अन्यथा विनिर्दिष्ट को छोड़कर ।
- (vii) 'ऑन बोर्ड' प्रहस्तन प्रभारों का अर्थ होगा लदाई / उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए कोर्गों / घटक / वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार ।
- (viii) 'ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत प्रचालन में अधिक उत्पादकता / दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पोते से तट / तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन-तट ।
- (ix) 'ओवरसाइड उतराई / नौभरण' का अर्थ होगा उतराई / नौभरण प्रचालन के समय घाट से बिना गुजरे पोत से / पर कार्गो की उतराई / लदाई प्रचालन ।
- (x) 'शूट आऊट कार्गो' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर में पड़ा निर्यात कार्गो जो पोत पर ऑन बोर्ड नौभरित नहीं किया गया जिसके लिए यह टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त हुआ था ।
- (xi) स्टॉक कार्गो का अर्थ होगा बिना निर्यात दस्तावेजों के पोतांतरण के लिए पत्तन पर प्राप्त कार्गो ।
- (xii) 'टीईयू' का अर्थ होगा कंटेनर की बीस फीट समकक्ष इकाई ।
- (xiii) 'पोतांतरण' का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों गंतव्य के लिए समुद्रगामी पोत / बार्ज से दूसरे समुद्रगामी पोत / बार्ज को कार्गो / कंटेनर का स्थानांतरण ।
- (xiv) 'घाटशुल्क' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर लादे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गों / कंटेनर पर वसूली योग्य मूल देयताएं ।

### 3. निर्धारण के समान्य सिद्धांतः

- (i) न्यूनतम प्रभार्य भार / माप 1 टन / 1 घन मी० होगा जबकि सकल भार / माप 1 टन / 1 घन मी० से कम हो सकता है । उस मामले में जहां प्रभार भार पर आधारित है और सकल भार सही 100 किग्रा० के गुणक में नहीं है तो उसे 100 किग्रा० के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा । जहां सकल घन मी० दशमलव में हो वहां उसे घन मी० की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (ii) किसी अवधि / भार से इतर इकाई के लिए लागू दरें उसकी अवधि / इकाई के हिस्से पर लागू होंगी ।

- (iii) जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल उपस्कर पोत से / पर कार्गों / कंटेनर की लदाई / नौभरण के लिए अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए खंड 10.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर किराया प्रभार वसूल किया जाएगा ।
- (iv) कार्गों संबंधी प्रभार कार्गों के स्वामियों अथवा उनके निकासी तथा अग्रेषण एजेंटों / प्रहसतन एजेंटों से वसूल किए जाएंगे परंतु वहां नहीं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, अथवा उन मामलों में जहां जलयान स्वामी/ स्टीमर एजेंटस ऐसे प्रभार अदा करने के लिए सहमत हो ।
- (v) नमूने सारणियां और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कंपनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती हैं और जिस पर सीमा शुल्क देय नहीं है राजनयिक डाक बैग, कू का सामान और बर्थ सं0 12 से संबंधित टीएमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए सभी वस्तुएं एचडीसी सभी कार्गों संबंधी प्रभारों के भुगतान में छूट प्राप्त होगा ।
- (vi) उन दिनों के लिए विलंब शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा जिसके दौरान पत्तन /टीएमआईएलएल के कर्मचारियों द्वारा हड्डताल के कारण सुपुर्दगी नहीं की जा सकती, बर्थे आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेंट हड्डताल की शुरूआत से पहले सभी प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज दाखिल कर देता है ।
- (vii) विलंबित भुगतानों / वापसियों पर ब्याज
  - (क) उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार टीएमआईएलएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।
  - (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 16.05 प्रतिशत होगी । यह दंडात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी ।
  - (ग) वापसियों में विलंब सेवा के समाप्त होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर जो भी बाद में हो से केवल 20 दिन गिना जाएगा ।
  - (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टीएमआईएलएल द्वारा बिल निकाले जाने की तारीख के पश्चात केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा । तथापि, यह प्रचालन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट टीएमआईएलएल की सुविधाओं की सेवाएं प्राप्त करने / प्रयोग करने से पहले किया जाना होता है और / अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त रूप में निर्धारित हो ।
- (viii) कार्गों प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए कार्गों की प्रकृति जानने के लिए किसी कार्गों को 'अविनिर्दिष्ट वर्ग' अथवा अन्यथा के अधीन वर्गीकृत करने से पहले यदि अपेक्षित हो यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमा शुल्क वर्गीकरण को देख लिया जाए कि क्या यह कार्गों अनुसूचियों में उल्लिखित विनिर्दिष्ट वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है ।
- (ix) उपयोक्ताओं को टीएमआईएलएल पर आरोप्त, उपयुक्त स्तर से ऊपर विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी ।
- (x) (क) जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा / कार्गों के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीमएआईएलएल टीएमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है ।
- (ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, कोलकाता पत्तन न्यास को ऐसी दर की वसूली के बारे में जानकारी देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है ।
- (ग) अंतरित अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं / कार्गों के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर व्युत्पन्न होनी चाहिए और इस पर टीएमआईएलएल और संबंध उपयोक्ता परस्पर सहमत होने चाहिए ।

(घ) प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप से प्रभावी होगी । तदर्थं रूप से अंगीकृत अंतरित दर इस प्रकार संस्विकार किया जाएगा जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया गया है ।

(xi) इस दनमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं इसी प्रकार रियायतें और छूट निम्नतम स्तर पर हैं । यदि टीएमआईएलएल चाहे तो कमतर दरों में बदलाव कर सकता है और / अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है ।

(xii) टीएमआईएलएल वर्थ सं0 12 पर निम्नलिखित कार्गों का प्रहस्तन नहीं करेगा :

(क) थोक में थर्मल कोयला ।

(ख) थोक में कोकिंग कोयला ।

(ग) विभिन्न प्रकार के कोक और अन्य काला कार्गो थोक में

(घ) पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित लिंकिंग बल्क कार्गों के विभिन्न प्रकार ।

(xiii) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित दर 20 फीट कंटेनर के लिए है । 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक के कंटेनर के लिए दर निर्धारित दर का 150 प्रतिशत होगी । 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर निर्धारित दर का 200 प्रतिशत होगी ।

(xiv) तटीय कार्गों / कंटेनरों के माले में, थर्मल कोयला से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाएं, निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा ।

#### 4. घाट शुल्क प्रभार:

4.1 विदेशी कार्गों पर घाट शुल्क नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर वसूल किया जाएगा :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु0 में)
1	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट और रेत	31.53
2	चूनापत्थर और लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क	63.06
3	उर्वरक, सामग्रियां, एमओपी, रॉक फास्फेट, सोडा, सल्फर, सीआई, गुडस, सीमेंट किंलकर और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	111.00
4	ट्यूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट, एचआरसी / सीआरसी, स्टील स्लैब, बीम, छड़े, पहिये, शीटें और बैग कार्गों	94.59
5	विभिन्न आकृतियों और आकारों के परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे (अचल इकाईयां)	290.00
6	कंटेनर-अति आयमीय कंटेनर को छोड़कर	3468.58 प्रति टीईयू
7	कार, कोई रबड टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	6306.49 प्रति यूनिट
8	लट्टे/टिम्बर/वनीर	165.54 प्रति सीबीएम
9	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गों, सिवाय धारा 3xii में विनिर्दिष्ट को छोड़कर ।	426.65

4.2 ओवरसाइड उतारे गए / नौभरित कार्गों पर, प्रभार उर्पयुक्त दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे ।

4.3 कार्गों के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गों के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा ।

4.4 शटआऊट/ स्टॉक कार्गो पर जोकि टीएमआईएलएल परिसर में लिया जाता है, घाट शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा । इसके अतिरिक्त, ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार और तट प्रहस्तन जो भी लागू हो, वसूल किए जाएंगे यदि कार्गो के प्रहस्तन के लिए श्रमिक और / अथवा उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा आपूर्ति किए / किया जाता है ।

शूट आऊट कार्गो पर कोई अतिरिक्त घाट शुल्क उगाहा नहीं जाएगा यदि वही कार्गो बाद में पत्तन परिसर में बिना हटाये नौभारित किया जाता है ।

#### 5. ऑन-बोर्ड प्रभार:

5.1 ऑन-बोर्ड प्रभार विदेशी कार्गो पर नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर उगाहे जाएंगे :

क्र.सं..	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु. में)
1	सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो (बैगबंद कार्गो नहीं)	47.29
2	ट्यूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट, एचआरसी / सीआरसी, स्टील स्लैब, बीम, रेल, पहिये, शीटें और बैगबंद कार्गो	126.13
3	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे ( अचल इकाइयां)	80.00
4	केटेनर	433.58 प्रति टीईयू
5	कार कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर, जब स्लिंगो के प्रयोग द्वारा उतारा / लदान किया जाएगा (रु0 प्रति यूनिट)	78.82 प्रति यूनिट
6	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो, सिवाय धारा 3xii में विनिर्दिष्ट को छोड़कर ।	63.05

5.2 ओवरसाइड उतारे गए/नौभारित कार्गो पर प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे ।

5.3 कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए प्रभार, उक्त 5.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा ।

#### 6. ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण:

6.1 नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयात / निर्यात कार्गो के मामले में बर्थ पर सं0 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार वसूल किए जाएंगे ।

- क. आयात कार्गो को खोलना ।
- ख. निर्यात कार्गो को बांधना, निरापद करना और निभारण ।
- ग. कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए मिलान्स और गियर्स उपलब्ध करवाना ।
- घ. उतराई के दौरान का मिलान सर्वेक्षण ।
- ड. उतारे गए / नौभारित कार्गो की क्वालिटी का सर्वेक्षण ।
- च. उतराई के दौरान जेटी पर निभारण का स्थापन और हटाना ।
- छ. हुक प्वाइंट पर निर्यात बल्क कार्गो की हीपिंग ।
- ज. पोत के घुमाव को कम करने के लिए इससे बेहतर उतराई / लदाई अर्जित करने के लिए प्लॉट से जेटटी और विलोमतः ट्रेलरों/ डम्पर की पंक्ति लगाने सहित पोत प्रचालन के दौरान संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन कार्य पर्यवेक्षण / अनुवीक्षण / निदेशन करना ।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु. में)
1	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गों	22.96
2	जलयान से उतारे गए ट्यूब और पाइप, लट्ठ, लौह और स्टील, बैगबंद कार्गों, न्यूज प्रिंट	141.90
3	जलयान पर नौभरित ट्यूब और पाइप लट्ठे लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	227.72
4	परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे (अचल इकाईयां)	262.78
5	कंटेनर	437.96 प्रति टीईयू
6	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	5255.40 प्रति यूनिट
7	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गों, सिवाय धारा 3xii में विनिर्दिष्ट को छोड़कर ।	262.77

## 7. लदाई / उतराई / रिस्टेकिंग:

7.1 विदेशी कार्गों की लदाई / उतराई / रिस्टेकिंग के लिए मानवशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका दरों पर वसूल किए जाएंगे।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु. में)
1	हापर के प्रयोग द्वारा चूनापत्थर पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	31.53
2	लौह अयस्क और सभी प्रकार के अयस्क (उंची स्टैकिंग सहित, जहां कही आवश्यक हो- दोहरी स्टैकिंग से बचा जायेगा )।	31.53
3	सोडा, सल्फर, सीआई गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैगबंद कार्गों और अन्य अविनिर्दिष्ट शुष्क बल्क	70.07
4	ट्यूब और पाइप, लट्ठे (रु. प्रति घन मी) लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	78.84
5	परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे उनके पैकेजों सहित	78.84
6	कंटेनर	283.77 प्रति टीईयू

**टिप्पणी:** शंकाओ के निवारण के लिए एतद्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि उपस्कर समर्थन उपलब्ध करावाया गया है और प्रभार खंड 10- विविध प्रभार के अधीन वसूल किए जाते हैं तो इस धारा के अधीन कोई पृथक वसूली नहीं की जाएगी।

7.2 जहां कार्गों उतराई के स्थान पर उतारा और साथ ही साथ चट्टा लगाया जाता है, तो यह केवल एक प्रचालन की राशि होगी।

7.3 जहां पोत के कार्गों की उतराई के लिए होपर्स इस्टेमाल किए जाते हैं और होपर का इस्टेमाल करते हुए लादे जाते हैं तो यह लदाई गतिविधि का एक प्रचालन होगा।

## 8. परिवहन

**8.1** उस कार्गो पर जिसके लिए टीएमआईएलएल टर्मिनल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु. में)
1	सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो	55.16
2	ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट और बैग बंद कार्गो	55.16
3	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	55.16
4	कंटनेर (टीईयू)	472.96 प्रति टीईयू

## 9. विलंब शुल्क

**9.1** नीचे तथा विनिर्दिष्ट विलंब शुल्क-मुक्त अवधि स्वीकार करने के पश्चात (कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर) आयात कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा :

क्र.सं.	विवरण	विलंब शुल्क-मुक्त अवधि
1.	जोखिमपूर्ण-1 कार्गो	उत्तराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र.सं. 1,3 और 4 पर उल्लिखित के अलावा सभी अन्य कार्गो	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 3 दिन
3.	सुपुर्दीपी के लिए पत्तन उपस्कर इस्तेमाल करते हुए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, लट्टा, टिम्बर और वेनियर	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 6 दिन
4.	स्वयंसेवी / राहत संगठन जैसे मिशनरीज ऑफ चेरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केअर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी और अन्य जो केन्द्रीय सरकार / राज्य सरकार और नेपाल / भूटान सरकार अथवा उनके स्थानीय उच्चायुक्त के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणपत्र के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकृत किए जा सकते हैं द्वारा आयतित कार्गो ।	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 30 दिन

### टिप्पणी:

(i) अंतिम उत्तराई तारीख (एलएलडी) वह तारीख है जिस पर एक पोत अपनी आयात उत्तराई पूरी करता है। तथापि, टीएमआईएलएल पोत से पहले से ही उतारे जा चुके कार्गो के लिए एलएलडी रूप में कोई अन्य तारीख घोषित कर सकता है जब पोत टीएमआईएलएल पर आरोप्य किसी गलती / कारण के लिए 24 घंटों से अधिक के लिए कार्यरत बर्थ में कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा हो। ऐसे मामलों में, एक पोत के पास एक से अधिक एलएलडी हो सकती है।

(ii) निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमा शुल्क अधिसूचित दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे। रविवारों को निःशुल्क समय की परिगणना के प्रयोजन के लिए तब तक अलग नहीं रखा जा सकता जब तक सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी / टीएमआईएलएल के गैर प्रचालन रविवारों को पड़ते हैं।

विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत होने के पश्चात सीमा शुल्क अवकाश दिवसों अथवा केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर प्रचालन दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं होता है।

9.2 आयात कार्गों (लट्टे, टिम्बर, वेनियर के अलावा) पर विलंब शुल्क – मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा :

क्र.सं.	कार्गों का प्रकार	दर रूपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		प्रथम 15 दिनों के लिए	16वें दिन से आगे
1.	जोखिमपूर्ण-	227.16 प्रति टन	267.24 प्रति टन
2	सभी अन्य कार्गों	53.46 प्रति टन	80.16 प्रति टन

9.3 आयात लट्टे, टिम्बर, वेनियर पर विलंबशुल्क–मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा :

क्र. सं.	कार्गों का प्रकार	दर रूपयों में प्रति घन मी. प्रति दिन अथवा उसका भाग		
		प्रथम 7 दिनों के लिए	8 से 14वें दिन तक	16वें दिन से आगे
1.	लट्टा, टिम्बर, वनीर	8.03	16.03	24.02

9.4 निर्यात/स्टॉक कार्गों, जोखिमपूर्ण-1 वर्ग के अलावा पर विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि सेवा कार्गों प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों के भीतर नौभरित किया जाता है। तथापि, 31वें दिन के पश्चात ऐसे कार्गों पर विलंबशुल्क प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख तक 53.46 रु. प्रति टन प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

9.5 जोखिमपूर्ण-1 का निर्यात कार्गों केवल प्रत्यक्ष नौभरण के लिए प्राप्त होगा। यदि ऐसा कार्गों प्राप्ति की तारीख को नौभरित नहीं किया जाता है तो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से नौभरण की तारीख तक अथवा पत्तन परिसर से हटाने तक 227.16 रु. प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

9.6 शूटआउट/स्टॉक कार्गों, जोखिमपूर्ण-1 कार्गों से इतर, पर कार्गों की प्राप्ति की तारीख से नौभरित नहीं किए जाने पर पत्तन परिसर से कार्गों को हटाने की तारीख तक 13.36 रु. प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। यदि शूटआउट कार्गों किसी अनुवर्ती पोत नौभरित किया जाता है तो खंड 9.4 का उपबंध लागू होगा।

9.7 ऐसे कार्गों / घटक पर जोकि न तो आयात न ही निर्यात और न ही नौभरण के लिए प्राप्त होता है विलंबशुल्क कार्गों प्राप्ति की तारीख से कार्गों को पत्तन परिसर के हटाने की तारीख तक 53.46 रु. प्रति टन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा ।

9.8 नीलामी अथवा निविदा अथवा निजी करार अथवा कसी अन्य तरीके से खरीदे गए अनिकासित/सीमा शुल्क अधिहरित कार्गों पर विलंबशुल्क सुपुर्दग्गी के लिए कार्गों उपलब्ध करवाए जाने की तारीख के पश्चात 10 दिन का निःशुल्क समय स्वीकार किए जाने के पश्चात खंड 9.2 अथवा 9.3 जो भी लागू हो, में विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होगा।

9.9 कार्गों पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल अपने पर आरोप्य कारणों से कार्गों सुपुर्दग्गी की स्थिति में नहीं होता है, जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

## 10. भंडारण और विविध सेवाएँ:

### 10.1 निम्नलिखित सेवाओं / सुविधा के लिए प्रभार निम्न तालिका के अनुसार प्रभार्य होगा:

क्र.सं.	विवरण	दर (रु. में)
1	वैगनो को खोलना सफाई और बंद करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएँ	10.51 प्रति एमटी
2	हार्ड स्टेंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	71.11 प्रति वर्ग मी प्रति माह
3	हार्ड स्टेंड ढके शैड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	112.10 प्रति वर्ग मी प्रति माह
4	अकुशल श्रम की आपूर्ति के लिए प्रभार	222.69 प्रति मानव पाली
5	3.5 घन मी. से अधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	17814.93 प्रति पाली
6	3.5 घन मी. से कम बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	8907.45 प्रति पाली
7	10 मी०ट. से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	3711.44 प्रति पाली
8	10 मी. ट. और 20 मी. ट. के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	17814.93 प्रति पाली
9	ऑन बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू) - सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो - एचआरसी/ सीआरसी/ प्लेट शीट डब्लआरसी ट्यूप पाइप	6.50 प्रति एमटी 13.00 प्रति एमटी
10	जहाँ कही ग्राहक मांग करे स्टील कार्गों के लिये प्लॉट पर निभारण को रखना और हटाना	17.52 प्रति एमटी
11	निकासी और अग्रेषण	7.88 प्रति एमटी
12	प्लॉट पर बल्क कार्गों की हाई हीपिंग	35.98 प्रति एमटी

13	हार्बर चल क्रेन के लिए उपस्कर सहायका के प्रभार कार्गो का विवरण	दर प्रति एम टी रु. में
	लौह अयस्क	53.52
	चूना पत्थर	53.5
	उर्वरक और अन्य बल्क कार्गो	70.19
	एचआरसी/सीआरसी आयात	129.74
	इस्पात निर्यात	107.05
	परियोजना कार्गो	03. 2
14	जेटी / डैक की सफाई और बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए पानी की बौद्धार जहां कहीं बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए आवश्यक हो।	7.23 प्रति एमटी

10.2 उपस्कर किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा जहां कहीं उपस्कर की तैनाती किसी पाली में 4 घंटे से कम अथवा समकक्ष हो।

10.3 आयात/ निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए मासिक किराया आधार पर 11 (ग्यारह) महीनों की अवधि के लिए आबंटित अपने क्षेत्र के भीतर टीएमआईएलएल द्वारा खुले / ढके हुए स्थान लाइसेंसीकरण बिना टेंडर प्रक्रिया के किया जा सकता है। ऐसे मामलों में निम्नलिखित शर्तें अनुसरित की जाएगी :

- (i) लाइसेंस की अवधि 11 (ग्यारह) महीनों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ii) आबंटित किया गया स्थान आबंटियो द्वारा सबलेट / सौंपा / स्थानांतरित / शेयर नहीं किया जा सकेगा।
- (iii) लाइसेंसी द्वारा भूमि और रेलवे ट्रैको आदि के अतिक्रमण अथवा अनधिकृत अधिग्रहण में टीएमआईएलएल की संपत्तियों की वहज से हुए नुकसानों के रेकिटफिकेशन की लागत के अलावा अनुसूचित लाइसेंस शुल्क के दस गुना दर पर दंड के भुगतान की देयता शालि होगी। यदि लाइसेंसी ऐसा करने के लिए नोटिस के बावजूद अधिक्रमित क्षेत्र से कार्गो हटाने में विफल रहता है तो कार्गो लाइसेंसी की लागत और जोखिम पर टीएमआईएलएल द्वारा आबंटित क्षेत्र के भीतर कहीं भी हटा सकता है और ऐसा हटाए जाते हुए अधिग्रहीत स्थान पर सामान्य दर का दस गुना की दर वसूल की जाएगी।
- (iv) लाइसेंसी के अधीन भंडारित कार्गो लाइसेंसी के सम्पूर्ण जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा। लाइसेंसी आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो की सुरक्षा और अन्यों द्वारा ऐसे स्थान के किसी अनाधिकृत अधिग्रहण से बचने के लिए अपना चौकीदार तैनात करेगा।
- (v) लाइसेंसी लाइसेंस के अधीन अधिग्रहीत स्थान पर कोई भवन, इरेक्शन अथवा सुविधा का निर्माण नहीं करेगा।
- (vi) यदि लाइसेंसी लाइसेंस के समाप्त होने की तारीख को खाली कब्जे में स्थान को हस्तांतरित करने में विफल रहता है तो टीएमआईएलएल लाइसेंस अवधि के बाद की अवधि में टीएमआईएलएल परिसर में रहने वाले कार्गो की अवधि के लिए समय-समय पर यथा लागू टीएमआईएलएल के दरमान के अनुसान सामान्य विलंबशुल्क प्रभार वसूल करेगा।
- (vii) लाइसेंसी समय-समय पर टीएमआईएलएल द्वारा जारी किए गए सभी नियमों और निदेशों का अनुपालन करने के लिए सहमत होगा। यदि लाइसेंसी ऐसे नियमों अथवा निर्देशों का पालन नहीं करता टीएमआईएलएल लाइसेंस को रद्द कर सकता है।

- (viii) लाइसेंस किसी भी पक्ष की ओर से 15 दिनों के नोटिस पर सामति योग्य होगा । लाइसेंस के प्रतिसंहरण के लिए किसी क्षतिपूर्ति के किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा ।
- (ix) लाइसेंसी सहमत होगा कि लाइसेंस के मामले में टीएमआईएलएल को देय सभी भुगतान और व्यय समय-समय पर टीएमआईएलएल के दरमान पर निर्धारित दरों पर वसूल किया जाएगा ।
- (x) लाइसेंसी केओपीटी, म्यूनिसपल प्राधिकारी, विस्फोटक मुख्य नियंत्रक, भारत सरकार अथवा कार्गों के भंडारण के संबंध में संबंधित किसी के द्वारा समय-समय पर जारी सभी अनुदेशों नियमों अथवा विनियमों का अनुपालन करेगा ।
- (xi) लाइसेंस शुल्क सीमांकन पर पाए जाने वाले वास्तविक क्षेत्र पर भूमि के कब्जा हस्तांतरित करने की तारीख से वसूल किया जाएगा ।
- (xii) जब भंडारण क्षेत्र आयात / निर्यात कार्गों के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर आवंटित किया जाता है तो लाइसेंसशुदा परिसरों में भंडारित कार्गों पर विलंब शुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा ।
- (xiii) लाइसेंसी से यह अपेक्षा की जाएगी कि वह उस प्रयोजन के लिए आवंटित भूमि का उपयोग करे जिसके लिए लाइसेंस दिया गया हो। उपयोगिता के प्रयोजन में कोई बदलाव टीएमआईएलएल से बिना किसी विशिष्ट लिखित अनुमति के स्वीकृत नहीं किया जाएगा ।
- (xiv) लाइसेंसी टीएमआईएलएल की संपत्तियों को कोई नुकसान नहीं पहुंचाएगा । यदि, तथापि कोई नुकसान होता है तो लाइसेंसी टीएमआईएलएल की संतुष्टि तक अपनी लागत और व्यवस्था पर नुकसानों की भरपाई करेगा ।
- (xv) लाइसेंसी को आवंटित भूमि और उसके आसपास का क्षेत्र साफ-सुथरा और सही सेनेटरी स्थिति में रखने के लिए अपनी व्यवस्थाएं करनी होंगी ।
- (xvi) यार्ड/शैड के लाइसेंसों की समाप्ति अथवा लाइसेंस के समापन अथवा अवधारणा अथवा जब्ती के पश्चात, यदि लाइसेंस धारक इसे अनधिकृत रूप से कब्जे में रखता है तो, लाइसेंसधारक को अनुचित प्रयोग अथवा कब्जे के लिए जब तक खाली कब्जा वापस नहीं दे देता तब तक के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रतिपूर्ति करनी होगी :

पहले 30 दिन	प्रचलित दरमान का तीन गुणा
अगले 30 दिन	प्रचलित दरमान का पांच गुणा
60 दिन के पश्चात निरंतर अनधिकृत कब्जा	प्रचलित दरमान का दस गुणा

### 11. रियायते/वापसियों:

- (क) यदि एक पोत टीएमआईएलएल में पत्तन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली गुल के कारण अथवा टीएमआईएलएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों की समकक्ष रियायत स्वीकार्य होगी ।
- (ख) यदि पोत चूना पत्थर/उर्वरक / उर्वरक की कच्ची सामग्री का बर्थ संख्या 12 स्थित एकल काल पर 25000 एमटी उत्तरायी करता है तो उसे 25000 एमटी से अधिक की मात्रा पर घाट प्रभार पर 10 प्रतिशत की हूट दी जाएगी ।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd August, 2017

**No.TAMP/83/2016-TMILL.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application filed by the TM International Logistics Limited (TMILL) for a review of the Order dated 17 September 2016 passed by this Authority, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

**Case No. TAMP/83/2016-TMILL**

**TM International Logistics Limited**

...

**Applicant**

**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 21st day of July 2017)

This case relates to the review Application filed by TM International Logistics Limited (TMILL) for review of the Order dated 17 September 2016.

1.2. This Authority had passed an Order dated 17 September 2016 on the proposal received from TMILL for general revision of its Scale of Rates (SOR). This Order has been notified in the Gazette of India on 10 October 2016 vide Gazette No.369. This Authority vide letter no. TAMP/8/2016-TMILL dated 14 October 2016 communicated this position to TMILL. The revised SOR has come into force with effect from 10 November 2016 and shall be in force till 31 March 2019.

2. Clause 3.3.1 of the tariff guidelines of March 2005 enables the Authority to entertain application for review of any tariff Order to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, provided such an application is filed within 30 days from the date of notification in the Official Gazette. This Authority has passed Order on 17 September 2016 and the Order has been notified on 10 October 2016. However, the TMILL vide its email dated 27 October 2016 had sought time upto 23 November 2016 to file its Review application. Accordingly, this Authority vide its letter dated 28 October 2016 informed TMILL that TMILL can file its Review application upto 23 November 2016, as requested by it.

3.1. In this backdrop, the TMILL has filed an application dated 22 November 2016 for review of the Order dated 17 September 2016, in accordance with terms of provisions of clause 3.3.1. of the tariff guidelines of March 2005.

3.2. The points for review of the tariff Order as mentioned by TMILL in its e-mail dated 22 November 2016 are summarized below:

- (i). Disallowance of Operating cost to the tune of ₹. 26.22 Lacs, ₹. 28.73 Lacs and ₹. 62.72 Lacs for the years 2013-14 to 2015-16:
- (ii). Nil working capital considered for 2013-14, 2014-15 and 2015-16
- (iii). Review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle (2013-16)
- (iv). Excess revenue on account of Wharfage & On-Board charges of Project cargo
- (v). Other income for 2016-19 as calculated by the Authority
- (vi). Computation of Operational expenses for future years:
- (vii). Adjustment of past surplus for the period of 2010-11 to 2012-13.

3.3. Along with the review application, TMILL has also furnished the Reconciliation statement, reconciling the operating expenditure as considered in the Cost Statement vis-à-vis operating expenditure as reflected in the Segregated Accounts for the year 2013-14 to 2015-16. The Reconciliation Statement as furnished by the TMILL is as follows:

**For F.Y. 2013-14**

Sl. No.	Heads of Expenditure	Segregated Accounts	TMILL revision application	Difference
1	Employees Benefit Expenses	258		
2	Operating Expenses	1371	2297	-106
3	Other Expenses	561		
4	Depreciation and amortization expenses	545	373	172
		<b>2736</b>	<b>2670</b>	<b>66</b>
	Reconciliation of Operating, Overheads, Financial & Miscellaneous Expenses (F.Y. 2013-14)			
5	As per Segregated Accounts (excluding Depreciation, Amortization) (1+2+3)	2191		
6	Less: Royalty Expenses considered of 2 <sup>nd</sup> Highest Bidder	66	Submission of column E	
7	Add: Lease Rental considered as Amortization by Company in Segregated whereas in Revision application this have been considered under Operational Expenses-considering in depreciation in segregated accounts	172	Point No. 4 of column E	
		2297		
	As per TMILL Review Application	<b>2297</b>	Point no. 1+2+3 of column D	
	Difference	-		

**For F.Y. 2014-15**

Sl. No.	Heads of Expenditure	Segregated Accounts	TMILL revision application	Difference
1	Employees Benefit Expenses	250		
2	Operating Expenses	1565	2544	-103
3	Other Expenses	626		
4	Depreciation and amortization expenses	580	381	199
		<b>3022</b>	<b>2925</b>	<b>96</b>
	Reconciliation of Operating, Overheads, Financial & Miscellaneous Expenses (F.Y. 2014-15)			
5	As per Segregated Accounts (excluding Depreciation, Amortization) =1+2+3	2442		
6	Less: Royalty Expenses considered of 2 <sup>nd</sup> Highest Bidder	81	Submission of column E	
7	Less: Depreciation of Other Berth consider in B#12-not considered in our TAMP applicator submitted by TMILL	15		
8	Add: Lease Rental considered as Amortization by Company in Segregated whereas in Revision application this have been considered under Operational Expenses-considering in depreciation in segregated accounts	199	Point No. 4 of column E	
		2544	Point no. 1+2+3 of column D	
	As per TMILL Review Application	<b>2544</b>		
	Difference	-		

**For F.Y. 2015-16**

Sl. No.	Heads of Expenditure	Segregated Accounts	TMILL revision application	Difference
1	Employees Benefit Expenses	470		
2	Operating Expenses	2353	3782	-58
3	Other Expenses	900		
4	Depreciation and amortization expenses	613	423	191
		<b>4337</b>	<b>4204</b>	<b>133</b>
	Reconciliation of Operating, Overheads, Financial & Miscellaneous Expenses (F.Y. 2013-14)			
5	As per Segregated Accounts (excluding Depreciation, Amortization) =1+2+3	3724		
6	Less: Royalty Expenses considered of 2 <sup>nd</sup> Highest	133	Submission of column E	

Bidder			
7	Add: Lease Rental considered as Amortization by Company in Segregated whereas in Revision application this have been considered under Operational Expenses-considering in depreciation in segregated accounts	191	Point No. 4 of column E
		3782	
	As per TMILL Review Application	<b>3782</b>	Point no. 1+2+3 of column D
	Difference	-	

3.4. Thus, the TMILL has requested this Authority to review the above issues in the Order passed by this Authority on 17 September 2016, in the light of the submissions made by it.

3.5. In the past, when the ports/ private terminals have filed review application for review of the tariff Order passed by this Authority, the review application so filed by the ports/ private terminals have been processed following the usual consultation process. Accordingly, the review application of TMILL has been processed in a separate proceeding.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the TMILL review application dated 22 November 2016 was circulated to Kolkata Port Trust (KOPT) and the concerned users/ user organizations who were consulted during the proceedings of the general revision proposal of TMILL, seeking their comments. In this regard, the KOPT vide its email dated 11 January 2017 has informed that after perusing the issues raised by TMILL in the review petition, it is seen that all the issues raised by TMILL are related to decisions taken by this Authority in matters relating to cost statement furnished by TMILL in support of its proposal. As TAMP is the appropriate Authority in such matters, the issues raised by TMILL may be decided by TAMP. Therefore, KOPT has stated that they have no comments to offer on the subject. None of the users / user organizations furnished its comments, till the case was taken up for finalization.

5. Subsequently, the TMILL vide its email dated 17 January 2017 has highlighted the treatment of royalty as cost for deriving the SOR of TMILL for 2016-19. In this regard, the TMILL has stated that this Authority has calculated the royalty cost based on the relevant SOR of KOPT. Subsequently, this Authority has issued a new SOR for KOPT vide Order no. TAMP/23/2016-KOPT dated 2 December 2016, which is effective from 12 January 2017. The rates of KOPT in the new SOR has increased compared to the last one. This Authority has kept provision as below in TMILL's Order related to Royalty cost:

*“With regard to the Revenue share payable by TMILL based on the KOPT Scale of Rates, it is relevant to state that the Scale of Rates of KOPT is due for revision. The KOPT has already submitted a proposal and the proposal is under consultation process with the relevant stakeholders. Thus, in the event of revision of Scale of Rates of KOPT in future, the TMILL is given an opportunity to approach this Authority to review its tariff to the limited extent of incorporating the rates to be approved for the various cargo items and services in the revised Scale of Rates of KOPT in the revenue share calculation.”*

In view of the change in the SOR of KOPT on a higher side, cost of royalty for TMILL will go up which will have an impact on the SOR of TMILL. Since TMILL does not have the calculation, TMILL has made a request to review the SOR regarding the issue of treatment of royalty as cost.

6. A joint hearing in this case was held on 25 January 2017 at the KOPT premises. At the joint hearing, the TMILL and the KOPT have made their submissions.

7.1. Subsequent to the joint hearing, the TMILL was requested vide our letter dated 12 April 2017 to clarify the following points:

- (a). Reconciliation statement provided by TMILL regarding the Operating Expenses for the years 2013-14 to 2015-16.
- (b). Reason for considering the area taken per parcel at 10000 sq.m in the calculation of Plot rental income from limestone in each of the years 2017-18 and 2018-19 as against the area taken per parcel at 8000 sq.m for limestone in the year 2016-17.

7.2. The TMILL has responded vide its letter dated 3 May 2017. The submission made by TMILL are as follows:

- (i). The TMILL has furnished a revised Reconciliation Statement, reconciling the operating expenses as considered in its Cost Statement vis-à-vis operating expenses as reflected in Segregated Accounts for

the year 2013-14 to 2015-16. The revised Reconciliation Statement is brought out in the subsequent paragraph.

- (ii). The area for the calculation of plot rental income from limestone should be considered as 8000 sq. m. for all financial years i.e. 2016-17 to 2018-19.
- (iii). Other income has been increased by more than 10% although operational income has been increased by 10% in line with increase in volume. TMILL is not aware of the reason for increase in other income by more than 10%. It is requested that the same basis may be considered in the Review Application.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. A summary of the points made by the TMILL in its review application, the corresponding relevant extract from the tariff Order dated 17 September 2016 and our analysis thereon are furnished below:

(i). **Disallowance of Operating cost to the tune of ` 26.22 Lacs, ` 28.73 Lacs and ` 62.72 Lacs for the years 2013-14 to 2015-16:**

(a). **Points made by TMILL in its Review Application:**

In para no. 12.V. (g). of the Order of TMILL dated 17 September 2016, it has been mentioned that aggregate of operating expenses, overheads and financial and miscellaneous expenses as considered in the Cost statement is higher to the tune of ` 26.22 Lacs, ` 28.73 Lacs and ` 62.72 Lacs for the years 2013-14 to 2015-16. The TMILL has provided all the reconciliation statement as sought by the Authority during the finalization of SOR. The reconciliation was furnished for profit as well as for fixed assets and there was no discrepancy. The said reconciliation statement is again attach for consideration of the Authority. The revised Reconciliation Statement furnished by TMILL vide its email dated 3 May 2017 is reproduce below:

**Actuals for F.Y. 2013-14**

(Figures in Lacs)

Sl No.	Heads of Expenditure	TMILL application	Considered by TAMP	Diff	Remarks
A.	Operating Costs (excluding depreciation)	1785	1745	(-) 40	Provision made by TMILL on a/c of Royalty on On-Board Supervision, which was not considered by Authority. TMILL did not mention this in the review application for any modification.
B.	Depreciation	373	373	0	
C.	Overheads	486	460	(-) 26	The authority has considered the lower cost. As understand this is related to the Administrative Rent. It is requested to consider this cost as per review application.
D.	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	26	26	0	
		<b>2670</b>	<b>2604</b>	<b>(-) 66</b>	
<b>Reconciliation of Operating, Overhead, Financial &amp; Miscellaneous Expenses (F.Y. 2013-14)</b>					
	As per TMILL application	2670			
	Less. Provision made by TMILL on A/c of Royalty on On-Board Supervision, which was not considered by Authority. TMILL did not mention this in the review application for any modification.	(-) 40			
	Add: The Authority has considered lower cost. As	(-) 26			Refer below reconciliation of lease rental

	understand this is related to the Administrative rent. TMILL requested the authority to consider this cost as per review application.				
		2604			
	As considered by TAMP	2604			
	Difference	0			
<b>Reconciliation of Rent (including Plot Rent) as in Segregated Accounts and Lease Rentals as Shown in Form 3A:</b>					
	Rent (including Plot Rent) as mentioned in Segregated Accounts	90			
	Add: Lease Rental considered as Amortization by Company in segregated Accounts whereas in proposal this has been considered under Lease Rental	172			
	Less: Administrative Rent included in Rent (including Plot Rent)	(-) 26			
	Lease Rental as shown in Form 3A	236			

**Actuals for F.Y. 2014-15**

(Figures in Lacs)

SI No.	Heads of Expenditure	TMILL application	Considered by TAMP	Diff	Remarks
A.	Operating Costs (excluding depreciation)	2018	1966	(-) 51	Provision made by TMILL on a/c of Royalty on On-Board Supervision, which was not considered by Authority. TMILL did not mention this in the review application for any modification.
B.	Depreciation	381	381	0	
C.	Overheads	498	469	(-) 29	The authority has considered the lower cost. As understand this is related to the Administrative Rent. TMILL requested the authority to consider this cost as per review application.
D.	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	29	29	0	
		<b>2925</b>	<b>2845</b>	<b>(-) 80</b>	
<b>Reconciliation of Operating, Overhead, Financial &amp; Miscellaneous Expenses (F.Y. 2013-14)</b>					
	As per TMILL application	2925			
	Less. Provision made by TMILL on A/c of Royalty on On-Board Supervision, which was not considered by Authority. TMILL did not mention this in the review application for any modification.	(-) 51			
	Add: The Authority has considered lower cost. As understand this is related to the Administrative rent. TMILL requested the authority to consider this cost as per review application.	(-) 29	Refer below reconciliation of lease rental		
		2845			

	As considered by TAMP	2845			
	Difference	0			
<b>Reconciliation of Rent (including Plot Rent) as in Segregated Accounts and Lease Rentals as Shown in Form 3A:</b>					
	Rent (including Plot Rent) as mentioned in Segregated Accounts	99			
	Add: Lease Rental considered as Amortization by Company in segregated Accounts whereas in proposal this has been considered under Lease Rental	181	The difference in depreciation is of ₹. 199 lacs but depreciation of other Berth consider in B#12 has not considered in our TAMP application submitted by TMILL (refer Form 3A working sheet of TMILL application).		
	Less: Administrative Rent included in Rent (including Plot Rent)	(-) 29			
	Lease Rental as shown in Form 3A	251			

**Actuals for F.Y. 2015-16**

(Figures in Lacs)

Sl No.	Heads of Expenditure	TMILL revision application	Considered by TAMP	Diff	Remarks
A.	Operating Costs (excluding depreciation)	2889	2821	(-) 68	Provision made by TMILL on a/c of Royalty on On-Board Supervision, which was not considered by Authority. TMILL did not mention this in the review application for any modification.
B.	Depreciation	423	423	0	
C.	Overheads	850	788	(-) 63	The authority has considered the lower cost. As understand this is related to the Administrative Rent. TMILL requested the authority to consider this cost as per review application.
D.	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	43	43	0	
		<b>4204</b>	<b>4074</b>	<b>(-) 131</b>	
<b>Reconciliation of Operating, Overhead, Financial &amp; Miscellaneous Expenses (F.Y. 2013-14)</b>					
	As per TMILL application	4204			
	Less. Provision made by TMILL on A/c of Royalty on On-Board Supervision, which was not considered by Authority. TMILL did not mention this in the review application for any modification.	(-) 68			
	Add: The Authority has considered lower cost. As understand this is related to the Administrative rent. TMILL requested the authority to consider this cost as per review application.	(-) 63	Refer below reconciliation of lease rental		
		4074			
	As considered by TAMP	4074			
	Difference	0			
<b>Reconciliation of Rent (including Plot Rent) as in Segregated Accounts and Lease Rentals as Shown in Form 3A:</b>					
	Rent (including Plot Rent) as	133			

mentioned in Segregated Accounts				
Add: Lease Rental considered as Amortization by Company in segregated Accounts whereas in proposal this has been considered in depreciation in segregated accounts	191			
Less: Administrative Rent included in Rent (including Plot Rent)	(-) 63			
Lease Rental as shown in Form 3A	261			

(b). Relevant Extract from the tariff Order dated 17 September 2016:

**(Paragraph no. 12(v)(g)**

*Subject to the difference in the royalty/ revenue share amount and lease rentals as reflected in the Segregated Accounts and as considered in the Cost statement, the aggregate of operating expenses, overheads and financial and miscellaneous expenses in the Cost statement should match with the total expenses (excl. depreciation) in the Segregated Accounts. However, the aggregate of operating expenses, overheads and financial and miscellaneous expenses as considered in the Cost statement is seen to be higher to the tune of ₹.26.22 lakhs, ₹. 28.73 lakhs and ₹. 62.72 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16, as compared to the Segregated Accounts of the corresponding period. The Reconciliation statement furnished by the TMILL does not throw light on this difference in spite of request made to TMILL twice to provide reconciliation statement for operating expenses. Therefore, the said amount of ₹. 26.22 lakhs, ₹. 28.73 lakhs and ₹. 62.72 lakhs is adjusted in the management and general overheads reflected in the Cost statement furnished by TMILL for the years 2013-14 to 2015-16.*

(c). Analysis:

(i). As already brought out in the Order of September 2016, it is reiterated that though the TMILL had furnished the Reconciliation statement, it did not throw light on the difference to the tune of ₹.26.22 lakhs, ₹. 28.73 lakhs and ₹. 62.72 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.

(ii). However, in the revised Reconciliation Statement furnished by TMILL now, it is seen that the difference of ₹. 26.22 lakhs, ₹. 28.73 lakhs and ₹. 62.72 lakhs which was adjusted in the Management and General Overheads reflected in the cost Statement for the years 2013-14 to 2015-16 (forming part of September 2016 Order), is the amount relating to Administrative Rent pertaining to leasehold land which, though was included in the Cost Statement by TMILL, did not get reflect in Segregated Accounts due to TMILL having amortised in the Segregated Accounts, whereas considers it as an item of Cost in its Cost Statement. In view of this position, the amount of ₹. 26.22 lakhs, ₹. 28.73 lakhs and ₹. 62.72 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 which was disallowed in September 2016 Order, is treated as an item of Expenditure, based on the Reconciliation Statement furnished by TMILL.

Since the adjustment has been carried out in the year 2015-16 also, which has been considered as base year to estimate the expenditure of the years 2016-17 to 2018-19, the Management and General Overheads for the years 2016-17 and 2018-19 also stands modified, on account of this adjustment.

(ii). Nil working capital considered for 2013-14, 2014-15 and 2015-16

(a). Points made by TMILL in its Review Application:

The Authority in its Order, at para 12(v) (j) (iv) to (v) had calculated current liabilities for the year F.Y. 14,15 and 16 by way of taking an average for Berth no. 12 on the basis of derived total current assets.

In this regard, the TMILL submits that the Authority has maintained its stand while fixation of tariff for the said years vide Order of May 2014 and review Order of March 2015 by considering current liability while calculation of working capital, though while fixation of tariff for the said years vide Order of October 2007 and review of Order of March 2008, the current liabilities considered by the Authority was nil and Guidelines also does not provide any norms for calculation of the same.

Taking this view into consideration, without prejudice to anything aforesaid, no current liabilities should have been considered in the analysis of past performance. This view also become relevant as because sundry debtors is considered as nil by the Authority. These methods of computation has led to an error while fixing tariff for TMILL.

In view of this, the Authority is requested to rectify the error.

(b). Relevant Extract from the tariff Order dated 17 September 2016:

**(Paragraph no. 12(v) (j) (iv) to (v)**

- (iv). *The TMILL has not furnished the current liabilities for the years 2013-14 to 2015-16. Non consideration of Sundry Debtors as current assets does not justify to exclude current liabilities altogether, as argued by TMILL. The current liabilities shown in the audited Segregated Accounts is for the entire Haldia division and not with reference to Berth no.12. Therefore, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts is taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated based on the approach as explained in the preceding paragraphs for the years 2013-14 to 2015-16 in the analysis to calculate current liability.*
- (v). *Since the Current Liabilities are found to be more than the Current Assets, the Working Capital results in a negative figure. Therefore, the Working Capital is considered as NIL for the years 2013-14 to 2015-16. Thus, the Capital Employed works out to ₹.2838.18 lakhs, ₹. 4100.19 lakhs and ₹.3769.66 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.*

(c). Analysis:

- (i). As per Clause 2.9.3 of the tariff guidelines of 2005, Capital Employed comprises of 'Net fixed assets plus working capital'. Clause 2.9.4, defines working capital as 'Current assets less Current liabilities'. The tariff guidelines of 2005 prescribe norms for determining Current assets. This does not imply that Current liabilities have to be ignored in the assessment of working capital. The current liabilities are thus recognized while determining the working capital in all tariff cases of BOT operators.
- (ii). The TMILL had not furnished the current liabilities for the years 2013-14 to 2015-16. This Authority was, therefore, constrained to consider the Current liabilities. For the purpose, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts was taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated in the Order of September 2016 in the analysis. It is noteworthy that such an approach of determining Current liabilities has been carried out in the past revisions of tariff of TMILL in the year 2011 as well as 2014.
- (iii). The TMILL has not pointed out any error apparent on the face of the records considered warranting a review of the September 2016 Order on this aspect. Therefore, no review in this regard is called for.

(iii). Review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle (2013-16)

(a). Points made by TMILL in its Review Application:

The Authority in its Order, at para no. 12.VI. (a).(b).(c) has accepted the fact that there has been a difference of more than (-) 20% in terms of Return on Capital Employed (ROCE) between projection and actual for the period 2013-16.

As per the clause 2.13 of the tariff guidelines, TMILL should get 50% benefit on the past deficit and therefore, rates for 2016-19 should be adjusted accordingly. In view of this, the TMILL request the Authority to consider the same.

(b). Relevant Extract from the tariff Order dated 17 September 2016:

**Paragraph no. 12.VI. (a).(b).(c)**

(vi). (a). *A statement showing the analysis of the performance of TMILL for the years 2013-14 to 2015-16 is furnished by TMILL. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:*

*(₹.In Lakhs)*

<i>Particulars</i>	<i>Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2013-14 to 2015-16</i>	<i>Aggregate of Actuals for the years 2013-14 to 2015-16</i>	<i>% Variation</i>
<i>Traffic (in MTs)</i>	<b>2650000</b>	<b>2928438</b>	<b>10.51%</b>
<i>Op. Income</i>	<b>11499.85 *</b>	<b>10121.25</b>	<b>-11.99%</b>
<i>Total Exps (incl. Depn)</i>	<b>10606.19</b>	<b>9425.26</b>	<b>-11.13%</b>

\* The operating income estimates are adjusted to reflect the increase granted vide the last tariff Order.

The details regarding the Actual Return earned by TMILL on the Capital Employed are given in the following table:

*(₹. In Lakhs)*

<i>Sr. no.</i>	<i>Particulars</i>	<i>2013-14</i>	<i>2014-15</i>	<i>2015-16</i>	<i>Average</i>
(i).	<i>Actual Surplus before Return earned by TMILL</i>	-84.62	112.48	604.59	210.82
(ii).	<i>Actual Capital Employed</i>	2838.18	4100.19	3769.66	3569.34
(iii).	<i>Actual Return on Capital Employed as a percentage.</i>	-2.98%	2.74%	16.04%	5.91%
(iv).	<i>Variation in Return on Capital Employed @ 16%</i>	-118.63%	-82.85%	0.24%	-67.08%

(b). As per Clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

As can be seen from the above tables, though the actual financial performance is seen to be more than (-) 20%, in terms of ROCE, the actual physical performance is seen to be 10.51%, which is less than (+) 20%. In view of the above position, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13, there is no case to set off 50% of the past deficit pertaining to the years 2013-14 to 2015-16 in the current tariff cycle of TMILL.

(c). The analysis of the past performance of the TMILL for the year 2015-16 is based on the draft segregated Accounts for the year 2015-16. This analysis pertaining to the year 2015-16 will be reviewed based on the final audited segregated Accounts for the year 2015-16.

(c). Analysis:

(i). As per Clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

- (ii). It may be recalled that based on the Ministry of Shipping letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015, the TMILL was, interalia, communicated vide our letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 that this Authority would henceforth take into account both the financial and physical parameters, for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005.
- (iii). In the case in reference, though the actual financial performance was seen to be more than (-) 20%, in terms of ROCE, the actual physical performance was seen to be 10.51%, which was less than (+) 20%. Since both the financial and physical parameters were not more than +/- 20%, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13 of the 2005 Guidelines, there was no case to set off 50% of the past deficit pertaining to the years 2013-14 to 2015-16 in the current tariff cycle of TMILL.
- (iv). The TMILL has not pointed out any error apparent on the face of the records considered warranting a review of the September 2016 Order on this aspect. Therefore, no review in this regard is called for.

**(iv). Excess revenue on account of Wharfage & On-Board charges of Project cargo**

(a). Points made by TMILL in its Review Application:

The Authority in para no. 12(xxix) (e) of the Order has considered an excess revenue of ₹1.3 Crores for 2016-19 against Wharfage & On-Board charges against Project cargo. This revenue has been already considered by TMILL while projecting the operating income for 2016-19. Hence, there has been a double counting of the revenue which has led to higher projection of revenue. Therefore, the Authority is requested to rectify this error and adjust the tariff accordingly.

(b). Relevant Extract from the tariff Order dated 17 September 2016:

**Paragraph no. 12(xxix) (e) & (g)**

*(e). The increase in the wharfage charges of project cargo and machinery & spares is reported to have been proposed by TMILL, to be in line with rate of KOPT. It is seen that as against the existing wharfage rate of ₹240/- per MT for Project cargo at KOPT, the TMILL has proposed a rate of ₹. 290/- per MT. It is noteworthy that the KOPT in its current general revision proposal has proposed a wharfage rate of ₹. 277.20 per MT for Project Cargo. Further, as against the existing on board handling charge of ₹.58.32 per MT at KOPT, the TMILL has proposed a rate of ₹. 80/- per MT. It is noteworthy that the KOPT in its current general revision proposal has proposed a wharfage rate of ₹. 67.36 per MT.*

*It is a known fact that the handling of Project cargo involves more efforts and is also more time consuming as compared to handling of other dry/ break bulk cargo. Recognising this position, while fixing the rate for use of a HMC at TMILL in February 2015, the per tonne rate fixed for handling of Project cargo through HMC is higher at ₹.529.41 per MT as compared to the rate for handling of dry/ break bulk cargo ranging from ₹. 56.25 per MT to ₹. 136.36 per MT.*

*In view of the above position and considering that the wharfage and on board handling charges proposed by the port for the Project cargo is comparable to the existing wharfage and on board handling charges prevailing at KOPT, this Authority is approve the wharfage rate of ₹. 290/- per MT and on board handling charge of ₹. 80/- per MT as proposed by the TMILL for Project cargo.*

*This increase granted in the wharfage rate and on board handling charge in Project cargo and the increase in the traffic estimates of Project cargo as discussed earlier, will generate an additional income to the tune ₹1.29 crores during the remaining tariff validity period of 2 years and 6 months.*

(g). Considering the impact in revenue arising due to increase granted in the wharfage rate and on board handling charge in Project cargo to the tune ₹1.29 crores and the reduction in revenue to the tune ₹ 32.71 lakhs on account of per tonne rates, during the remaining tariff validity period of 2 years and 6 months, the cost position warrants a reduction of 7% in the existing Scale of Rates of TMILL. A working in this regard is shown below:

Particulars	2016-17 (6 months)	2017-18	2018-19	Total
Estimated Income at the existing level of tariff	2814.87	5680.25	6074.66	<b>14569.79</b>
Reduction in Income on account of approval of per MT rates for on board equipment assistance	6.34	12.69	13.68	(-) 32.71
Increase in income on account of higher Wharfage & OBC charges for Project cargo	25.81	51.62	51.62	<b>129.06</b>
<b>Revised Operating Income</b>	<b>2834.34</b>	<b>5719.19</b>	<b>6112.61</b>	<b>14,666.13</b>
<i>Surplus as assessed in the cost statement</i>				<b>940.76</b>
<i>Reduction in Surplus on account of approval of per MT rates for on board equipment assistance</i>				<b>32.71</b>
<i>Increase in surplus on account of higher Wharfage &amp; OBC charges for Project cargo</i>				<b>129.06</b>
<i>Resultant final surplus</i>				<b>1,037.11</b>
<i>Reduction in the existing level of tariff</i>				<b>7%</b>

(c). Analysis:

- (i). In the September 2016 Order of TMILL, the income at the then existing level of tariff of TMILL has been taken as base. Thus, in the estimation of income from the Project cargo for the years 2016-17 to 2018-19, the wharfage income has been estimated for each of the year at ₹116.01 per MT and the income from the levy of on-board charges has been estimated for each of the year at ₹66.27 per MT, as per the then prevailing Scale of Rates of TMILL
- (ii). For the reasons brought out in the September 2016 Order of TMILL, the wharfage rate of ₹290/- per MT and on board handling charge of ₹. 80/- per MT as proposed by the TMILL for Project cargo, was approved.
- (iii). In view of this position, additional income arising out of levy of higher wharfage rate and on-board handling charges on Project cargo was quantified to the tune ₹1.29 crores during the remaining tariff validity period of 2 years and 6 months, as given below:

No.	Particulars	2016-17	2017-18	2018-19
1	Quantity (MT) (for 6 months)	13,750	27,500	27,500
2.	Then Existing Rate			
	- Wharfage	116.01	116.01	116.01
	- OBC	66.27	66.27	66.27
	Total	<b>182.28</b>	<b>182.28</b>	<b>182.28</b>
3.	Proposed rate			
	- Wharfage	290.00	290.00	290.00
	- OBC	80.00	80.00	80.00
	Total	<b>370.00</b>	<b>370.00</b>	<b>370.00</b>
4	Difference between the proposed rate and existing rate ( 3 – 2 )	187.72	187.72	187.72
5.	Additional income (₹ in lakhs) ( 4 x 1 )	25.81	51.62	51.62
6.	<b>Total additional income for a period of 2 years and 6 months ( ₹ in lakhs )</b>		<b>129.05</b>	

(iv). From the above, it can be seen that there has not been any double counting of the revenue which has led to higher projection of revenue, as stated by TMILL. Therefore, no review in this regard is called for.

(v). **Other income for 2016-19 as calculated by the Authority**

(a). **Points made by TMILL in its Review Application:**

The Authority has increased the operating income by 10% compared to the projection given by TMILL. This is in line with the higher volume considered by the Authority. However, the Authority has increased the other income for 2017-18 and 2018-19 by more than 10% compared to the projection given by TMILL. Due to this methodology adopted by the Authority the income of TMILL has increased by ₹2.29 Cores (beyond 10% hike).

The TMILL requests this Authority to rectify this error and adjust the tariff accordingly.

(b). **Relevant Extract from the tariff Order dated 17 September 2016:**

**Paragraph no. 12 (xi) (b)**

*The ‘Other Income’ as shown in the Cost statement comprises of Plot Rental income and Income from the use of HMC at Berth no. 12.*

(i). *The TMILL has furnished workings to arrive at the plot rental income for the said years. As seen from the workings, the estimate is based on the assumptions of TMILL about parcel size for each category of cargo, area requirement for each parcel size, number of parcels expected and storage time for each parcel. The assumptions made by TMILL are relied upon in the estimation of income arising from plot rentals. However, the income for the years 2016-17 to 2018-19 has been reworked by us by considering the traffic estimates at the level as discussed in the preceding paragraph.*

(ii). *The HMC is proposed to be utilised by TMILL in respect of handling cargo like Limestone, Steel (Exports & Imports), Fertiliser Raw materials and Project Cargo. The income from the use of the HMC is seen to have been estimated by the TMILL by taking into account the estimated traffic for the years 2016-17 to 2018-19, the usage and the per tonne rates for the use of HMC for the various cargo items fixed by this Authority in the Review Order of February 2015. The assumptions made by TMILL are relied upon in the estimation of income arising from the use of HMC. However, the income for the years 2016-17 to 2018-19 has been reworked by us by considering the traffic estimates.*

(c). **Analysis:**

(i). The ‘Other Income’ comprises of Plot Rental income and Income from the use of HMC at Berth no. 12. The Plot Rental income as well as the Income from the use of HMC is based on the traffic estimates for the years 2016-17 to 2018-19. Given that the traffic estimates for the years 2016-17 to 2018-19 given by TMILL were increased by 10%, for the reasons recorded in the September 2016 Order, the Plot Rental income as well as the Income from the use of HMC has also increased.

(ii). The TMILL is of the view that since the traffic estimates for the years 2016-17 to 2018-19 as given by TMILL were increased by 10%, the other income as given by TMILL should also increase by 10%.

(iii). Though the argument of TMILL is sound, it is to state that in the calculation of plot rental income, in addition to the change in the traffic figures, another change has also been effected in the September 2016 Order. However, the same has been inadvertently not explained in the September 2016 Order. The same is explained in the subsequent paragraph.

(iv). In the September 2016, in the calculation of Plot rental income from limestone for the year 2016-17, the TMILL had considered the area taken per parcel at 8000 sq.m. For the years 2017-18 and 2018-19, in the calculation of Plot rental income from limestone, the TMILL had considered the area taken per parcel at 10000 sq.m. In the absence of any reason given by TMILL for the said change, the area taken per parcel

in each of the years 2017-18 and 2018-19 was considered at 8000 sq.m. instead of 10000 sq.m. in the September 2016 Order. Thus, with the increase in volume and the plot size having been reduced, the usage of plot would have been for a longer period to accommodate the entire cargo including the 10% additional cargo. Thus, though the traffic volume was increase by 10%, the increase in plot rental income was more than 10%. TMILL has vide its letter dated 5 May 2017 has confirmed that the area should be considered as 8000 sq.m for the year 2016-17 to 2018-19. The same was considered in the analysis.

- (v). Based on a specific request, the TMILL has now stated that the area for limestone should have been considered at 8000 sq. m. for the years 2016-17 to 2018-19.
- (vi). In view of TMILL's submissions, there is no error apparent on the face of the records considered warranting a review of the September 2016 Order on this aspect. Therefore, no review in this regard is called for.

**(vi). Computation of Operational expenses for future years:**

- (a). Points made by TMILL in its Review Application:  
With regard to current liabilities, working capital (para no. 12(xxvi)(b)(v), as per Form 4A, read with the guidelines, Working Capital includes Current assets and Current liabilities. In so far as sundry debtors are concerned only two months estate income are allowable debtors. TMILL's business had not have debtors of these nature as would be seen from segregated accounts. As such, TAMP have calculated Sundry Debtors as NIL.

Since no sundry debtors are allowed by TAMP for the purpose of calculation of working capital, Current liabilities should also be considered as Nil. Any calculation otherwise on account of Current liabilities would lead to an erroneous computation of working capital. This was one of the reasons that no Current liabilities were taken in the proposal submitted by TMILL.

Therefore, it is requested to rectify the error of computation of Working Capital for the purpose of calculation of capital employed and ensure fair return to the terminal operator as per clause 2.2(ii) of the Guidelines.

**(b). Relevant Extract from the tariff Order dated 17 September 2016:**

**Paragraph no. 12(xxvi)(b)(v)**

*The TMILL has not furnished the figures of estimated Current liabilities for the years under consideration. As stated earlier, current liabilities relevant for Berth no. 12 have been calculated for the past period. Based on the average ratio between the current assets and current liabilities for the past years i.e. 2013-14 to 2015-16, the current liabilities have been estimated for the years 2016-17 to 2018-19. Thus, the working capital (Current assets less current liabilities) works out to be NIL for all the years 2016-17 to 2018-19.*

**(c). Analysis:**

- (i). As per Clause 2.9.3 of the tariff guidelines of 2005, Capital Employed comprises of 'Net fixed assets plus working capital'. Clause 2.9.4, defines working capital as 'Current assets less Current liabilities'. The tariff guidelines of 2005 prescribe norms for determining Current assets. This does not imply that Current liabilities have to be ignored in the assessment of working capital. The current liabilities are thus recognized while determining the working capital in all tariff cases of BOT operators.
- (ii). The TMILL had not furnished the current liabilities for the years 2016-17 to 2018-19. This Authority was, therefore, constrained to consider the Current liabilities. For the purpose, the average ratio between the current assets and current liabilities for the past years i.e. 2013-14 to 2015-16 of the Haldia Division as given in the Segregated Accounts was taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated

in the Order of September 2016 Order for the years 2016-17 to 2018-19 in the analysis. It is noteworthy that such an approach of determining Current liabilities has been carried out in the previous tariff fixation of TMILL in the years 2011 as well as 2014.

- (iii). Sundry Debtors is one of the items of Current Assets. While no Sundry Debtors was considered as an item of Current Assets in September 2016 Order, other items of Current Assets like Cash and inventory have been considered in September 2016 Order. Non consideration of Sundry Debtors does not justify exclusion of entire Current Liabilities. If at all some item is to be excluded from Current Liabilities it is Sundry Creditors, which was not furnished by TMILL.
- (iv). The TMILL has not pointed out any error apparent on the face of the records considered warranting a review of the September 2016 Order on this aspect. Therefore, no review in this regard is called for.

**(vii). Adjustment of past surplus for the period of 2010-11 to 2012-13**

- (a) **Points made by TMILL in its Review Application:**  
The Authority in its Order at para 12 (vii) has calculated total deficit for 10-11 to 12-13 as ₹.14.57 Cores. However, the Authority has adjusted 20% i.e. ₹.2.91 Cores, before deriving the adjustment to be made of ₹.5.82 Cores i.e. 50% of net deficit.

As per the clause 2.13 of the Guidelines, 50% of the total benefit/loss is to be adjusted and not after deducting 20%. Therefore, the TMILL request this Authority to rectify this error and adjust the tariff accordingly.

- (b) **Relevant Extract from the tariff Order dated 17 September 2016:**

**Paragraph 12 (viii)**

- (viii). *Similarly, in the May 2014 Order of TMILL followed by a Review Order of February 2015, the quantum of rebate and discounts to the tune of ₹.10.67 crores as considered in the said Order of 2015 is reduced from the operating income then relied upon. Therefore, as against the net deficit after return for the years 2010-11 to 2012-13, as assessed in the 2015 Order at ₹. 3.91 crores stands revised at a net deficit after return to the tune of ₹.14.58 crores. Also, the remaining three instalment of the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return assessed for the period from 2007-08 to 2009-10 amounting to ₹.459.62 lakhs, which was adjusted during the tariff cycle 2013-14 to 2015-16, also ought not to have been given effect.*

*In this case, as against the traffic estimation of 3754506 MTs for the period from 2010-11 to 2012-13, TMILL had actually handled 2771757 MTs for the said period. The variation works out to (-) 26.18%. Even, the financial variation works out to be (-) 88.65%. Since both the physical and financial parameters are seen to be more than +/- 20%, the surplus/ (deficit) is to be set off as per MOS letter, as given below:*

<b>Particulars</b>	<b>₹in Lakhs</b>
<i>Total deficit 10-11 to 12-13</i>	<i>-1457.24</i>
<i>20% to be met by TMILL</i>	<i>-291.45</i>
<i>Balance deficit</i>	<i>-1165.79</i>
<i>50% to be adjusted</i>	<i>-582.90</i>

*Therefore, as against the adjustment of 50% past deficit to the tune of ₹. 1.95 lakhs (₹.3.91 crores being the deficit for the period 2010-11 to 2012-13 as assessed in the 2015 Order), an adjustment of deficit to the tune of ₹.5.83 crores ought to have been given effect in the 2015 Order. On account of this position, as against the increase of 90% granted from 01 July 2014 vide tariff Order of May 2014, an increase to the tune of 106.93% ought to have been granted. The financial implication in this regard is assessed at ₹.847.20 lakhs.*

*The effect of the said amount to the tune of ₹.847.20 lakhs, arising out of giving effect to the MOS letter, is being taken into effect, while deciding the quantum of increase/decrease to be effected for the tariff cycle, 2016-17 to 2018-19, as discussed subsequently.*

(c). Analysis:

- (i) As per Clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.
- (ii) It may be recalled that based on the Ministry of Shipping letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015, the TMILL was, interalia, communicated vide our letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 that this Authority would henceforth take into account both the financial and physical parameters, for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005 and that 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator and that only the surplus over and above the 20% shall be shared equally between the operator and the users.
- (iii) In the case in reference also, since both the actual physical and financial performance was seen to be more than +/- 20%, it was decided to follow the decision of the MOS in the matter of treatment of deficit as given in detail in the September 2016 Order of TMILL. It is to state that this approach is being followed in respect of quantifying the past period surplus for the purpose of fixing the tariff in respect of all the BOT operators governed by the tariff guidelines of 2005.
- (iv) The TMILL has not pointed out any error apparent on the face of the records considered warranting a review of the September 2016 Order on this aspect. Therefore, no review in this regard is called for.

10.1. Subsequent to filing its review application, the TMILL has requested that since the revised Scale of Rates in respect of Kolkata Port Trust has come into effect from 12 January 2017, the cost of revenue share payment estimated to be made by TMILL to KOPT during the years 2016-17 to 2018-19 is modified, in line with the new rates as applicable in respect of KOPT. In this connection, reference is drawn to paragraph no. 12(xvi) of the September 2016 Order, which is reproduced below:

“As per Clause 5.1(a) read with Clause 4.1(a) of the Licence Agreement, the TMILL has to pay revenue share on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. However, the TMILL is seen to have considered its own tariff to determine the Revenue share for the various cargo items. The calculation of Revenue share as given by TMILL is, therefore, modified to take into account the rates for the various cargo items as prevalent in the existing Scale of Rates of KOPT, so as to capture the position of the Licence Agreement. Also, in line with the stipulation contained in Clause 2.8.1 of the 2005 guidelines, the maximum admissibility of royalty/ revenue share will be to the extent of the percentage quoted by the second highest bidder for the period after 31 March 2005. Accordingly, the revenue share is estimated for the years 2016-17 to 2018-19 at the rate of 8.126% of the income based on the KOPT Scale of Rates, as applicable.

With regard to the Revenue share payable by TMILL based on the KOPT Scale of Rates, it is relevant to state that the Scale of Rates of KOPT is due for revision. The KOPT has already submitted a proposal and the proposal is under consultation process with the relevant stakeholders. Thus, in the event of revision of Scale of Rates of KOPT in future, the TMILL is given an opportunity to approach this Authority to review its tariff to the limited extent of incorporating the rates to be approved for the various cargo items and services in the revised Scale of Rates of KOPT in the revenue share calculation.

With regard to Revenue share from Plot Rentals, the TMILL has calculated the same, based on its own Scale of Rates. Taking into account the details as considered by the TMILL in its calculation of plot rentals and the rate of lease rentals for the HDC of KOPT approved in the year 2011 and duly escalated by 2% per annum, the income from plot rentals is arrived at. Thereafter, the revenue share from plot rentals is estimated for the years 2016-17 to 2018-19 at the rate of 8.126% of the plot rental income based on the KOPT Scale of Rates. With regard to the Revenue share from plot rentals payable by TMILL based on the KOPT Rent Schedule, it is relevant to state that the Rent Schedule of KOPT is already due for revision. The KOPT is yet to file a proposal in this regard. Thus, in the event of revision of Rent Schedule of KOPT in future, the TMILL is given an

opportunity to approach this Authority to review its tariff to the limited extent of incorporating the revised Rent Schedule of KOPT in the revenue share calculation.

In respect of revenue share for the income from the use of MHC at TMILL, the revenue share payment for the years 2016-17 to 2018-19 is calculated based on the existing rate of MHC at KOPT to the tune of ` 62.40 per MT. In the event of revision of Scale of Rates of KOPT, the TMILL is given an opportunity to approach this Authority to review its tariff to the limited extent of incorporating the revised rates for the use of HMC in the revised Scale of Rates of KOPT to be approved, in the revenue share calculation of HMC.

The TMILL in its calculation has considered Revenue share for On board supervision, placement and removal of dunnages and clearing and forwarding charges incase of Steel Shipment a/c – TATA Steel, based on the rate prescribed in its Scale of Rates. Since this approach is not seen in line with the provision in the LA, the said components have not been considered in the calculation of Revenue share.

Further, for the reasons recorded in the earlier tariff Orders of TMILL, the Revenue share is calculated on the cargo related charges prescribed in the Scale of Rates of KOPT for the purpose of this analysis, without going into the details of the arbitration matter referred. By way of abundant caution, it is mentioned that revenue share figures considered in this exercise are only for the tariff fixation purpose and should not be taken as the determination by this Authority of the dispute, between the TMILL and KOPT on the subject payment.”

10.2. Since the TMILL has to pay revenue share on cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT and considering that the Scale of Rates of KOPT and the Rent Schedule of land and buildings of KOPT at Haldia and Kolkata was due for revision and that the proposals filed by the KOPT for the review of Scale of Rates and the Rent Schedule was under process, the TMILL was given an opportunity to approach this Authority to review its tariff to the limited extent of incorporating the revised Scale of Rates and Rent Schedule of KOPT in the revenue share calculation.

10.3. With regard to the Scale of Rates of KOPT, this Authority vide its Order No. TAMP/23/2016-KOPT dated 17 November 2016 has revised the tariff at KOPT. The said Order has been notified in the Gazette of India on 13 December 2016 vide Gazette No. 457. The revised Scale of Rates notified on 13 December 2016 has come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India i.e. with effect from 12 January 2017. Therefore, the revised rates in respect of KOPT is to be considered to arrive at the revenue share payable by TMILL to KOPT, for a period of 2 $\frac{1}{2}$  months in the year 2016-17 and for the remaining two years i.e. 2017-18 and 2018-19.

10.4. With regard to the revision of Rent Schedule for the lands and building of KOPT at Haldia and Kolkata, this Authority vide its Order No. TAMP/62/2016-KOPT dated 29 March 2017 has approved the lease rentals for the lands and buildings of KOPT at Haldia and Kolkata. The lease rentals as relevant for the purpose of review of the tariff of TMILL is considered in this analysis. The revised lease rentals at KOPT have come into effect from 7 April 2016. Thus, the revised lease rentals to calculate the royalty on plot rentals to be payable by TMILL to KOPT is taken into account, for the years 2016-17 to 2018-19.

11.1. The Cost statement forming part of the tariff Order of September 2016 is modified in light of the above analysis. A modified Cost statement is attached as **Annex-I**. The change is on account of two factors viz. considering of Revenue share based on the revised Scale of Rates and Rent Schedule of KOPT and increase in the Management and General Overheads as tabulated below:

Particulars	2016-17	2017-18	2018-19	₹ in Lakhs)		
				Revenue share		Management & Administration overheads
As considered in September 2016 Order	290.29	294.33	315.92	787.94	807.33	827.19
As considered as per Review Application, 2017	295.41	317.74	342.07	852.21	873.17	894.65
Difference	5.12	23.41	26.15	64.26	65.84	67.46
<b>Total</b>				<b>252.24</b>		

11.2. From the above table, it can be seen that the financial implication arising out of the Review application filled by TMILL is to the tune of ₹. 252.24 lakhs. In other words, the quantum of surplus as assessed in the September 2016 Order to the tune of ₹. 1037.11 lakhs now stands revised to ₹. 784.87 lakhs i.e (₹. 1037.11 lakhs less ₹. 252.24 lakhs).

11.3. It may be recalled that based on the surplus position to the tune of ₹. 1037.11 lakhs, this Authority in its September 2016 Order had effected a 7% reduction in the then prevailing tariff. The TMILL has, during the processing of this case, implemented the reduction effected vide the September 2016 Order. The impact of the reduction in tariff effected by this Authority, from the date of implementation of the September 2016 Order i.e. November 2016 to August

2017 (assuming the Order on the Review application comes into effect in September 2017) works out to ₹. 329.87 lakhs, which needs to be reduced from the revised surplus assessed at ₹. 784.87 lakhs, to arrive at the tariff position for the balance 19 months of the Tariff cycle i.e. September 2017 to March 2019. To make it explicit, the above position is explained in the table given below:

Particulars	2016-17 (6m)	2017-18		2018-19	Total
	6m	5m	7m	12 months	
Estimated Income at the existing level of tariff	2814.87	5680.25	6074.66		
	<b>6m</b>	<b>5m</b>	<b>7m</b>	<b>12 months</b>	
Estimated Income at the existing level of tariff considered in Sept 2016 Order (now considered for 5 months beginning November 2016)	2345.73	2,366.77	3,313.48	6,074.66	
Income with 7% reduction	2181.52	2,201.10	-	-	
Differential income	164.20	165.67	3,313.48	6,074.66	
Total Differential Income		329.87			
Resultant final surplus based on Review Application			784.87		784.84
Adjustment of the 11 month period loss			329.87		329.87
Surplus after adjustment of the loss			455.00		
<b>Existing tariff to be reduced prospectively (balance 19 months)</b>			<b>4.85%</b>		

11.4 From the above table, it can be seen that a reduction to the tune of 4.85% in the tariff prevailing prior to implementation of September 2016 Order is to be effected.

11.5. A revised Scale of Rates giving effect to 4.85% reduction is attached as **Annex-II**.

11.6. The revised Scale of Rates will come into effect from 1 September 2017.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./216/17]

Annex - I

**TM International Logistics Limited (TMILL)**  
Consolidated Income & Cost Statement.

( Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as relied upon by TAMP in the September 2016 Order of TMILL			Estimates as modified by TAMP in the Review Application		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	Traffic (In MTs)	710789	869461	1348188	1160500	1171500	1265000	1160500	1171500	1265000
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>									
	Cargo handling income	1727.41	2656.71	3990.59	4913.47	4931.77	5288.77	4913.47	4931.77	5288.77
	Others	759.45	300.40	686.68	716.27	748.48	785.89	716.27	748.48	785.89
	<b>Total</b>	<b>2486.86</b>	<b>2957.11</b>	<b>4677.27</b>	<b>5629.74</b>	<b>5680.25</b>	<b>6074.66</b>	<b>5629.74</b>	<b>5680.25</b>	<b>6074.66</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>									
	Operating &						958.97	913.48	935.95	958.97

	Direct Labour	655.66	786.68	870.15	913.48	935.95				
	Maintenance Labour	22.28	24.81	94.37	91.75	94.01	96.32	91.75	94.01	96.32
	Equipment Running Costs	212.32	269.24	378.84	376.22	385.48	405.99	376.22	385.48	405.99
	Royalty / revenue share	185.48	225.04	385.73	290.29	294.33	315.92	295.41	317.74	342.07
	Equipment Hire	8.73	32.50	5.96	6.11	6.26	6.41	6.11	6.26	6.41
	Lease Rentals	236.36	253.85	261.25	281.77	295.85	310.65	281.77	295.85	310.65
	Insurance	31.79	16.00	28.08	31.99	66.78	68.42	31.99	66.78	68.42
	Other expenses	392.35	358.18	796.65	779.79	805.89	919.52	779.79	805.89	919.52
	<b>Total</b>	<b>1744.97</b>	<b>1966.31</b>	<b>2821.03</b>	<b>2771.39</b>	<b>2884.54</b>	<b>3082.21</b>	<b>2776.51</b>	<b>2907.95</b>	<b>3108.35</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	372.73	381.36	422.65	439.70	563.49	712.69	439.70	563.49	712.69
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>									
	Management & Administration overheads	476.91	488.07	831.75	787.94	807.33	827.19	852.21	873.17	894.65
	General Overheads	8.95	9.64	18.57	13.79	14.12	14.47	13.79	14.12	14.47
	<b>Total</b>	<b>485.86</b>	<b>497.71</b>	<b>850.31</b>	<b>801.73</b>	<b>821.45</b>	<b>841.66</b>	<b>865.99</b>	<b>887.30</b>	<b>909.12</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>-116.71</b>	<b>111.74</b>	<b>583.28</b>	<b>1,616.92</b>	<b>1,410.77</b>	<b>1,438.10</b>	<b>1,547.54</b>	<b>1,321.52</b>	<b>1,344.50</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>									
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement.	0.56	0.64	0.74	0.94	1.07	1.22	0.94	1.07	1.22
	Other Income	31.44	0.21	0.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total</b>	<b>32.00</b>	<b>0.85</b>	<b>1.27</b>	<b>0.94</b>	<b>1.07</b>	<b>1.22</b>	<b>0.94</b>	<b>1.07</b>	<b>1.22</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>									
	Contribution to Provident Fund	26.13	28.85	42.68	43.73	44.81	45.91	43.73	44.81	45.91
	<b>Total</b>	<b>26.13</b>	<b>28.85</b>	<b>42.68</b>	<b>43.73</b>	<b>44.81</b>	<b>45.91</b>	<b>43.73</b>	<b>44.81</b>	<b>45.91</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>5.87</b>	<b>(28.00)</b>	<b>(41.41)</b>	<b>(42.79)</b>	<b>(43.74)</b>	<b>(44.69)</b>	<b>(42.79)</b>	<b>(43.74)</b>	<b>(44.69)</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>-110.84</b>	<b>83.74</b>	<b>541.87</b>	<b>1574.13</b>	<b>1367.03</b>	<b>1393.41</b>	<b>1504.75</b>	<b>1277.78</b>	<b>1299.80</b>

X	Capital Employed	2838.18	4100.19	3769.66	3651.96	6488.48	5775.78	3651.96	6488.48	5775.78
XI	Return on Capital Employed	454.11	656.03	603.15	584.31	1038.16	924.13	584.31	1,038.16	924.13
XII	Capacity Utilization	88.02%	86.45%	113.00%	101.80%	102.76%	110.96%	101.80%	102.76%	110.96%
XIII	Return adjusted for capacity utilization	454.11	656.03	603.15	584.31	1,038.16	924.13	584.31	1,038.16	924.13
XIV	Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE (IX - XIII)	(564.94)	(572.29)	(61.27)	989.81	328.88	469.29	920.43	239.61	375.68
XV	Past deficit set off				-282.40	-282.40	-282.40	-282.40	-282.40	-282.40
XVII	Total Surplus/ (Deficit)			707.41	46.47	186.88	638.03	(42.79)		93.28
XVIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/I in %)			12.57%	0.82%	3.08%	11.33%	-0.75%		1.54%
XIX	Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income				5.49%				4.04%	

Particulars	2016-17 (6m)	2017-18	2018-19	Total
Estimated Income at the existing level of tariff	2814.87	5680.25	6074.66	<b>14569.78</b>
Reduction in Income on account of approval of per MT rates for on board equipment assistance	6.34	12.69	13.68	<b>32.71</b>
Increase in income on account of higher Wharfage & OBC charges for Project cargo	25.81	51.62	51.62	<b>129.06</b>
<b>Revised Operating Income</b>	<b>2834.34</b>	<b>5719.18</b>	<b>6112.61</b>	<b>14,666.13</b>
Surplus as assessed in the cost statement above	638.03	-42.79	93.28	<b>688.52</b>
Reduction in Surplus on account of approval of per MT rates for on board equipment assistance				<b>32.71</b>
Increase in surplus on account of higher Wharfage & OBC charges for Project cargo				<b>129.06</b>
Resultant final surplus				<b>784.87</b>

**Annex – II**

**T M International Logistics Limited**  
**Scale of Rates for operations at Berth No.12 of Haldia Dock Complex**

1. **Short title of Commencement**

The Scale of Rates set out herein shall be called SCALE OF RATES of the T M International Logistics Limited (TMILL), Berth No. 12, Haldia Dock Complex of the Kolkata Port Trust.

## 2. Definition

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i). 'T M International Logistics Limited' shall mean the company registered under Companies Act, 1956 having its registered office at 43, Chowinghee Road, Kolkata – 71.
- (ii). TMILL premises shall mean the area licensed to TMILL including the backup area and any additional land allotted under the License agreement.
- (iii). 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the following day.
- (iv). 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within TMILL premises beyond free period as specified in this Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo.
- (v). 'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Board of Trustees of Kolkata Port Trust from time to time.
- (vi). 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (vii). 'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering on board services by the TMILL in the form of supply of manpower for ship loading/ unloading operation.
- (viii). 'On-board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/efficiency in vessel-operation.
- (ix). 'Overside Discharge/ Shipment' shall mean the operation of unloading/ loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation.
- (x). 'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the TMILL premises having not been shipped on board the vessel for which it was received for shipment in TMILL premises.
- (xi). 'Stock Cargo' shall mean cargo received at the Port for shipment without export documents.
- (xii). 'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
- (xiii). 'Transhipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/ Ports.
- (xiv). 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the TMILL premises.

## 3. General Principles of Assessment:

- (i). The minimum weight/ measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded off to the next higher whole unit of CBM.
- (ii). Rates applicable for a period/ unit other than weight shall be applicable to the part of a period/ unit thereof.

- (iii). Unless otherwise specified, if TMILL equipment is booked for landing/ shipment of cargo/ container from/ into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment hire charge as specified in Section 10.1 shall be levied.
- (iv). Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.
- (v). Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for TMILL's use at Berth no.12, HDC shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (vi). No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Kolkata Port Trust/ TMILL employees provided, the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all charges prior to commencement of the strike.
- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the TMILL shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 16.05%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port users equally.
  - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the TMILL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of TMILL Terminal facilities as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii). Before classifying any cargo under “unspecified category” or otherwise, if required, to know the nature of cargo for levy of cargo handling charges, the relevant Customs classification shall be referred to in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.
- (ix). Users will not be required to pay charges for delays, beyond a reasonable level, attributable to TMILL.
- (x). (a). Wherever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the TMILL can submit a suitable proposal to the TAMP.
  - (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis with due notice to Kolkata Port Trust about levy of such rate, till the rate is finally notified.
  - (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the TMILL and the concerned user(s).
  - (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xi). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling level; likewise the rebates and discounts are floor levels. The TMILL may, if it so desires, change lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (xii). The TMILL does not handle the following cargoes at Berth no. 12:
  - (a). Thermal Coal in bulk.
  - (b). Coking Coal in bulk.
  - (c). Various types of coke and other black cargo in bulk.
  - (d). Various types of liquid bulk cargo handled through pipelines.

(xiii). The rate prescribed for handling of containers is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of the prescribed rate. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of the prescribed rate.

(xiv). In case of coastal cargo/ containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pellets, 60% of the prescribed rates shall be applicable.

#### 4. Wharfage Charges:

4.1 Wharfage on Foreign cargo shall be levied at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Iron Ore, Iron Ore pellets and Sand	31.53
2	Limestone and all types of ore except iron ore.	63.06
3	Fertilizer materials, MOP, Rock Phosphate, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement clinker and other dry bulk not specified.	111.00
4	Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Rails, Wheels, Sheets and bagged cargo.	94.59
5	Project cargo and machinery & spares (Immobile units) of various shapes and sizes.	290.00
6	Containers - other than over dimensional container	3468.58 per TEU
7	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	6306.49 per unit
8	Logs/Timber/Veneer	165.54 per CBM
9	All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii.	426.65

4.2 On cargo discharged/ shipped overside, charges shall be levied 70% of the above mentioned rates.

4.3. For transhipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 4.1 above.

4.4. On shutout/ stock cargo, which is taken back from TMILL premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, on-board handling charges & shore handling charges, as may be applicable, shall be levied if labour and/or equipment are/ is supplied by TMILL for handling of cargo.

No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.

#### 5. On-Board Charges:

5.1 On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	All types of dry bulk cargo (excludes bag cargo)	47.29
2	Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Logs, Rails, Wheels, Sheets and bagged cargo.	126.13
3	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	80.00
4	Containers	433.58 per TEU
5	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment when discharged/shipped by using of slings (Rs per Unit)	78.82 per unit
6	All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii.	63.05

5.2 On cargo discharged / shipped overside, charges shall be levied 70% of the abovementioned rates.

5.3. For transhipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 5.1 above.

#### 6. On-board supervision:

6.1 On-board supervision charges shall be levied for the following services provided by TMILL at berth no. 12 terminal in respect of import/ export cargo at the rates specified below:

- a. Unlashing of import cargo.
- b. Lashing, securing and dunnaging of export cargo.
- c. Providing slings and gears for the cargo handling operation.
- d. Tally survey of cargo during discharge.
- e. Survey of cargo quality discharged/ shipped.
- f. Placement and removal of dunnages at jetty during discharge.
- g. Heaping of export bulk cargo at hook point.
- h. Supervising/ monitoring/ directing the entire cargo handling work during vessel operation including queuing of trailers/ dumper from plot to jetty and vice versa in order to achieve better discharge/ loading thereby reducing the turnaround of the vessel.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals, all types of ore and other dry bulk cargo	22.96
2	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Bagged cargo, Newsprint discharged from the ship.	141.90
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint shipped into ship.	227.72
4	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	262.78
5	Containers	437.96 per TEU
6	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	5255.40 per unit
7	All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii.	262.77

### 7. Loading/ Unloading/ Re-Stacking:

7.1 Following charges for supply of manpower and equipment for loading/ un-loading/ re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Limestone, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of ore by using hoppers.	31.53
2	Iron Ore and all types of Ore (includes high stacking wherever necessary – double stacking will be avoided)	31.53
3	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified	70.07
4	Tubes and pipes, Logs (Rs per CBM), Iron and Steel, Newsprint.	78.84
5	Project cargo and machinery & spares including their packages.	78.84
6	Containers	283.77 per TEU

**Note:** For removal of doubts it is hereby clarified that where equipment support is provided and charges are levied under clause 10 – ‘Miscellaneous charges’ then no separate levy will be made under this section.

- 7.2 Where a cargo is unloaded and stacked simultaneously at the place of unloading, then it would amount to one operation only.
- 7.3 Where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity.

### 8.Transportation

8.1 The following charges shall be levied on cargo, for which TMILL Terminal undertakes any transportation within the port limits.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	All types of dry bulk cargo	55.16
2	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint and bagged cargo.	55.16
3	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	55.16
4	Containers (TEU)	472.96 per TEU

## 9. Demurrage

9.1. Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

Sl. No.	Description	Demurrage-free period
1.	Hazardous-I cargo	Actual date of landing
2.	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1,3 & 4	3 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery, non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan, Log, Timber and Veneer.	6 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
Sl. No.	Description	Demurrage-free period
4.	Cargo imported by voluntary/relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General.	30 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.

**Note**

- i) Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge. However, TMILL may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to TMILL. In such cases, a vessel may have more than one LLD.
- ii) For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KoPT/ TMILL's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT/ TMILL's non-operational days fall on Sundays.

After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT/ TMILL's non-operational days.

9.2 Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No.	Type of cargo	Rate in ₹. per tonne per day or part thereof.	
		For the first 15 days.	16 <sup>th</sup> day onwards
1.	Hazardous – I	227.16 per tonne	267.24 per tonne
2	All other cargo	53.46 per tonne	80.16 per tonne

9.3 Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No	Type of cargo	Rate in ₹. per CBM per day or part thereof.		
		For the first 7 days.	8 <sup>th</sup> to 14 <sup>th</sup> day	From 15 <sup>th</sup> day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	8.03	16.03	24.02

9.4. No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, after the 31<sup>st</sup> day, demurrage on such cargo shall be levied @ ₹ 53.46 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.

9.5. Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of ₹ 227.16 per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.

9.6. Demurrage shall be levied on shutout/stock cargo, other than Hazardous I cargo, @ ₹ 13.36 per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped. If shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of clause 9.4 shall apply.

9.7 On cargo/commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ ₹53.46 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.

9.8 On uncleared /Customs confiscated cargo sold by auction or tender or private agreement or in any other manner demurrage shall be levied at the rates specified at clause 9.2 or 9.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.

9.9 The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the TMILL is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the TMILL when requested by the user.

#### 10. Storage and Miscellaneous Services:

10.1 Charges shall be levied for the following services/facility as per table below –

Sl. No.	Particulars	Rate (in ₹)														
1	Despatch related services for opening, cleaning and closing of wagons	10.51 per MT														
2	Lease rentals for short term allotment of Hard stand land	71.11 per sq.mtr per month														
3	Lease rentals for short term allotment of Hard stand Covered shed	112.10 per sq.mtr per month														
4	Charges for supply of unskilled labour	222.69 per manshift														
5	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity exceeding 3.5 CBM	17814.93 per shift														
6	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity not exceeding 3.5 CBM	8907.45 per shift														
7	Equipment hire charges for Forklift of capacity below 10 MT	3711.44 per shift														
8	Equipment hire charges for Forklift of capacity between 10 MT and 20 MT	17814.93 per shift														
9	On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) - All dry Bulk Cargo - HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes	6.50 per MT 13.00 per MT														
10	Placement and Removal of Dunnages at plot for steel cargo wherever customer demands	17.52 per MT														
11	Clearing and Forwarding	7.88 per MT														
12	High heaping of bulk cargo at plot	35.98 per MT														
13	Equipment assistance charges for Harbour Mobile Crane of 104 MT	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Description of cargo</th> <th>Rate per MT in ₹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Iron Ore</td> <td>53.52</td> </tr> <tr> <td>Limestone</td> <td>53.52</td> </tr> <tr> <td>Fertiliser and other bulk cargo</td> <td>70.19</td> </tr> <tr> <td>HRC/CRC Imports</td> <td>129.74</td> </tr> <tr> <td>Steel Export</td> <td>107.05</td> </tr> <tr> <td>Project Cargo</td> <td>503.72</td> </tr> </tbody> </table>	Description of cargo	Rate per MT in ₹	Iron Ore	53.52	Limestone	53.52	Fertiliser and other bulk cargo	70.19	HRC/CRC Imports	129.74	Steel Export	107.05	Project Cargo	503.72
Description of cargo	Rate per MT in ₹															
Iron Ore	53.52															
Limestone	53.52															
Fertiliser and other bulk cargo	70.19															
HRC/CRC Imports	129.74															
Steel Export	107.05															
Project Cargo	503.72															
14	Cleaning of Jetty/ deck and water sprinkling for bulk cargo handling wherever necessary for bulk cargo handling.	7.23 per MT														

10.2 Equipment hire charges on per shift basis shall be levied at 50% of the specified rates wherever the deployment of equipment is less than or equal to 4 hours in any shift.

10.3 The licensing of open/ covered space by TMILL within its allotted area for a period of up to (11) eleven months on monthly rent basis for storage of import/ export cargo may be done without recourse to a tender procedure. The following conditions shall be followed in such cases:

- The period of license shall not exceed (11) eleven months.
- The space allotted shall not be sub-let/ assigned/ transferred/ shared by the allottees.
- Encroachment or unauthorized occupation of land and Railway Tracks etc. by the licensee will involve a liability to pay a penalty at the rate of ten times the scheduled license fee in addition to the cost of rectification of damages caused to the TMILL's properties. If the licensee fails to remove the cargo from the encroached area in spite of notice to do so, the cargo will be removed elsewhere within

TMILL's allotted area by TMILL at the risk and cost of the licensee and penal license fee at the rate of ten times the normal rate will be levied on the space occupied by the cargo so removed.

- (iv). Cargo stored under a license shall be at the entire risk and responsibility of the licensee. The licensee shall post his own watchman to safeguard the cargo stored at the allotted space and to prevent any unauthorized occupation of such space by others.
- (v). The licensee shall not construct or put up any building, erection or convenience on space occupied under license.
- (vi). In case the licensee fails to hand over the space in vacant possession on the date of expiry of the license, TMILL shall levy normal demurrage charges as per TMILL's Scale of Rates as applicable from time to time for the period the cargo remains in TMILL's premises beyond the period for which the license was granted.
- (vii). The licensee shall agree to comply with all rules and directions issued by TMILL from time to time. If the licensee neglects to comply with such rules or directions, TMILL may terminate the license.
- (viii). The license is terminable on 15 days' notice on either side. No claim for any compensation whatsoever for revocation of the license will be entertained.
- (ix). The licensee shall agree that all payments and expenses of whatever sort due to TMILL in respect of the license be recovered at the rates prescribed on TMILL's Scale of Rates from time to time.
- (x). The licensee shall comply with all instructions, rules or regulations that may from time to time be issued by KOPT, Municipal Authority, the Chief Controller of Explosives, Government of India or whosoever concerned in relation to storage of cargo.
- (xi). The license fee will be charged from the date of handing over possession of the land on the actual area to be found on demarcation.
- (xii). When the storage area is allotted on license basis for storage of import / export cargo, demurrage on cargo stored in the licensed premises shall not be levied again.
- (xiii). The licensee shall be required to utilize the allotted land for the purpose for which it is licensed. No change in purpose of utilization will be allowed without specific written permission from TMILL.
- (xiv). The licensee will not cause any damage to TMILL's properties. If, however, any damage is caused, the licensee shall be liable to make good the damages at his own cost and arrangement to the satisfaction of TMILL.
- (xv). The licensee shall have to make his own arrangements to keep the allotted land and its surroundings neat, clean and in proper sanitary condition.
- (xvi). After the expiry of the licences of the yard/shed, or termination or determination or forfeiture of licence, if the licensee continues to occupy it unauthorisedly, the licensee shall be liable to pay compensation for wrongful use and occupation at the following rates till vacant possession is obtained: -

First 30 days	3 times the rate as per prevailing SOR
Next 30 days	5 times the rate as per prevailing SOR
Continued unauthorized occupation beyond 60 days	10 times the rate as per prevailing SOR

#### 11. Rebates/ Refunds:

- (a). Incase a vessel idles at berth no. 12 due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at TMILL or for any other reasons attributable to TMILL, rebate equivalent to the berth hire charges accrued during the idling period of vessel shall be levied.
- (b). If a vessel discharge more than 25000 MT of Limestone/ Fertiliser/ raw material for fertiliser in a single call at Berth no.12, a rebate of 10% shall be allowed on Wharfage charge on quantity exceeding 25000 MT.